

NEPTUNUS

MARINE

DRIEMAANDELIJKS MARITIEM TIJDSCHRIFT
REVUE MARITIME TRIMESTRIELLE

44e jaargang - 44e année nr 265 / 4e trimester - 4e trimestre 2001

**Belgische Marine
wordt kleiner maar
efficiënter**

**La Marine belge
sera plus petite,
mais plus efficace**

**Belgische
kolonisatieprojec-
ten: Het Hokianga
Project**

NEEM "NU" UW ABONNEMENT OP NEPTUNUS

door storting/overschrijving van
15€ op onze bankrekening
nummer 473-6090311-30 van
NEPTUNUS, Oostende

U kan ook een beschermend
abonnement van 20€ nemen,
wat overeenstemt met de
werkelijke kostprijs van het
tijdschrift of nog beter...
een weldoend abonnement
aan 30€.



RENOUVELEZ "MAINTENANT" VOTRE ABONNEMENT A NEPTUNUS

par versement/virement
de 15€ sur notre compte en
banque n° 473-6090311-30
de NEPTUNUS, Ostende

Vous pouvez également pren-
dre un abonnement de soutien
de 20€ ce qui correspond au
prix de revient réel de la revue,
ou mieux encore...
un abonnement de
bienfaiteur 30€.



"NEPTUNUS"

44e jaargang - 44e année nr. 265 - 2001/4

Directeur - directeur:
M. Van Bussel - Peerstraat, 34 - 9000 Gent

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef:
J.-C. Vanbostal - Boudewijn Ravestraat, 41 - 8000 brugge

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de
auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de
Marine.

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et
ne reflètent pas nécessairement l'opinion de l'Etat-Major de la Marine.

Driemaandelijks Maritiem Tijdschrift
Revue Maritime Trimestrielle

Uitgever - Editeur: VZW Neptunus ASBL
Postbus 17, 8400 Oostende - Boite postale 17, 8400 Ostende
Tel./Fax: 059/80.66.66 e-mail: vzw.neptunus@pi.be

Prijs per nummer:	4,5€	
Prix par numéro:	4,5€	
Abonnement:	15,0€	(jaarlijks - annuel)
	20,0€	(beschermend - soutien)
	30,0€	(weldoend - bienfaiteur)

Abonnement buitenland:	33,0€
Abonnement étranger:	33,0€

voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus
sur le compte 473-6090311-30 de Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk
Libre de toute attache politique ou confessionnelle

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodiek Pers
Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en / of openbaar gemaakt
worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever

Aucun article de cette revue ne peut être reproduit, par quelque moyen
que ce soit, sans autorisation écrite de l'éditeur

In België gedrukt bij "Vanden Broele nv", 8000 Brugge
Imprimé en Belgique: "Vanden Broele sa", 8000 Brugge

Copyright 2001 bij VZW/ASBL NEPTUNUS, Oostende

Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable:
Jean-Claude Vanbostal - Boudewijn Ravestraat, 41 - 8000 Brugge

Mélodie pour une princesse



SFI

"La naissance d'un enfant est un moment merveilleux pour ses parents et pour la famille.

Quelles que soient sa couleur, sa condition, son origine, c'est un prince ou une princesse qui désormais partagera votre vie.

Les Forces armées belges, le Vice-Amiral Herteleer, Aide de Camp du Roi, Chef de l'Etat-Major Général et moi-même rendons hommage à la Princesse Elisabeth en lui offrant

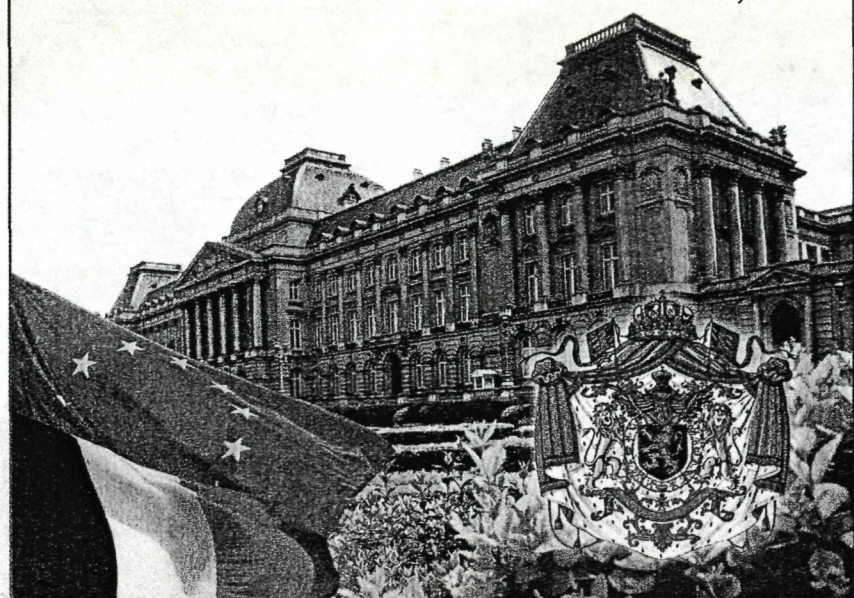
"Musique pour une naissance princière", moment musical composé tout spécialement à son attention.

Ce disque, nous le dédions aussi à tous les enfants de la Terre, tous ces citoyens du monde en formulant le vœu qu'ils deviennent un jour des ambassadeurs de paix, de liberté et d'amour.

*André Flahaut,
Ministre de la Défense
Le 25 octobre 2001*

*Musique pour une naissance princière
Muziek voor een prinselijke geboorte
Musik zu einer prinzenlichen Geburt*

Alain Crepin



*Musique composée par
le commandant Chef
de musique Alain Crepin,
à la requête du ministre
de la Défense, André Flahaut*

Ce CD est vendu au profit des oeuvres sociales de la Marine et est disponible en versant la somme de 8€ (323 FB) + 1€ (40FB) de frais de port au de compte 473-6093911-41 de:

*ASBL Association d'Entraide de la Marine
PB 17
8400 OSTENDE
Tel/Fax 059/80.66.66*

Les CD peuvent également être retirés auprès de:

*ZS/IRP Red Oost
Caserne Bootsman Jonsen
3e et 23e Linieregimentsplein
8400 OOSTENDE*

*COMOPSNV/IRP
Graaf Jansdijk, 1
8380 ZEEBRUGGE*

Melodie voor een prinses



SFI

“De geboorte van een kind is een wondermooi moment voor de ouders en voor de familie.

Welke ook de huidskleur, de conditie, de afkomst kunnen zijn, is het altijd een prinsje of prinsesje dat vanaf nu deel zal uitmaken van uw leven.

De Belgische strijdkrachten, vice-admiraal Herteleer, vleugeladjutant van de Koning, chef van de generale staf, en ikzelf brengen hulde aan prinses Elisabeth door haar “Muziek voor een prinselijke

geboorte” aan te bieden; muzikaal moment dat speciaal voor haar werd gecomponeerd.

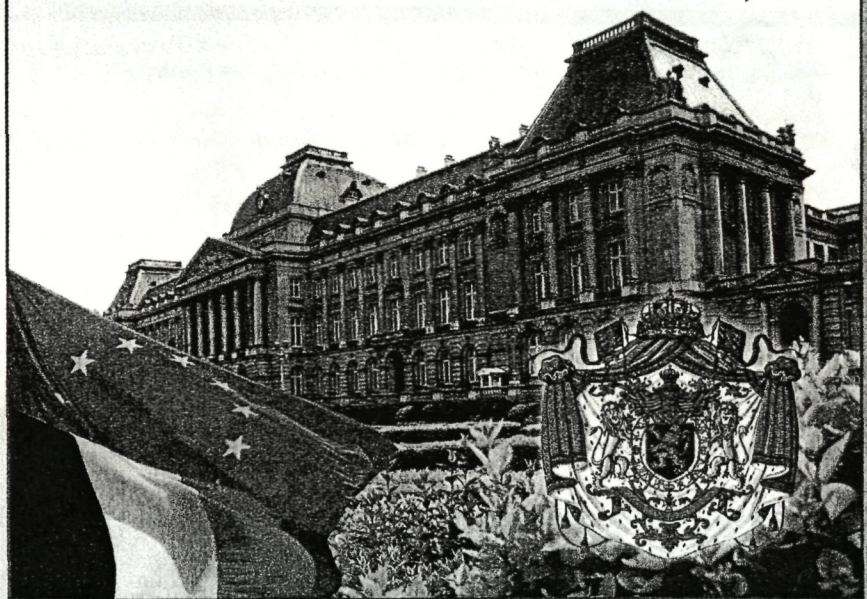
Deze cd dragen we op aan alle kinderen van de Aarde, de toekomstige wereldburgers en we drukken de wens uit dat ze ooit ambassadeurs van vrede, van vrijheid en van liefde zouden worden.

*André Flahaut,
minister van Landsverdediging
25 oktober 2001*

Op verzoek van André Flahaut, minister van Landsverdediging, werd dit muziekstuk door commandant kapelmeester Alain Crepin gecomponeerd.

*Musique pour une naissance princière
Muziek voor een prinselijke geboorte
Musik zu einer prinzenlichen Geburt*

Alain Crepin



Deze CD wordt verkocht ten voordele van het sociaal werk van de Marine en is verkrijgbaar door het storten van 8 € (323BF) + 1 € (40BF) portkosten op de rekening 473-6093911-41 van:

*VZW Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine
PB 17*

*3e en 23e Linieregimentsplein
8400 OOSTENDE*

Deze Cd's kunnen ook afgehaald worden bij:

*ZS/IRP Red Oost
Kazerne Bootsman Jonsen
3e en 23e Linieregimentsplein
8400 OOSTENDE*

*COMOPSNV/IRP
Graaf Jansdijk, 1
8380 ZEEBRUGGE*

INHOUD

SOMMAIRE

nr 4 december 2001
décembre

Belgische Marine wordt kleiner maar efficiënter	
door G.A.H. Toremans	227
La Marine belge sera plus petite, mais plus efficace	
par G.A.H. Toremans	231
Belgische kolonisatieprojecten in de 19de eeuw Het Hokianga Project	
door R. Thys	235
Les uniformes de la Marine belge de 1830 à nos jours (XII) épilogue	
par CPV(hre) J.-C. Liénart	239
De slag bij Jutland	
door ILZ P. Depoorter	243
Pour que le souvenir ne se perde... Trois héros de la mer à l'honneur	
par P. Eygenraam	247
De militaire transportmogelijkheden van het Military Sealift Command van de Amerikaanse Marine (deel 2)	
door L. Naessens	249
Info Marine	257
Drame en Mer Baltique le 30 janvier 1945 L'Odysée du Wilhelm Gustloff (I)	
par P. Latinis	269
Maritiem panorama	
Oostendse haven mikt op Short Sea Shipping Verbinding Kennedyrondpunt-De Bolle in Oostende eindelijk klaar	
door R. Rogie	272
Zeebrugge ontvangt mooiste cruiseschip ter wereld	
door R. Rogie	275
Nice to know	276
Jaarverslag 2000 van de Belgische Redersvereniging	279
Rapport annuel 2000 de l'Union des Armateurs belges	280

Bord de Mer	
Maritieme souvenirs in kunstkeramiek	
door M. Byn	281
Plein feu sur le Midgard 1 de Klaus Plonus	
par E. Bauthier	284
Boekbespreking	
De overtocht naar Engeland	
The bird and growth of the Royal New Zealand Navy	
Macht in de zeventiende eeuw	
Lusitania: Saga and Myth	
door F. Neyts	288
Woorden uit de zeemanskist	
Van bolders, klampen en korvijnagels	
door wijlen IOM (b.d.) J.B. Dreesen	290
Aanleggen van vreemde schepen in België	
Escales de navires militaires étrangers en Belgique	292
Kroniek van het personeel - Chronique du personnel	293

ISSN 0028-2790

Revue maritime trimestrielle
Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift
M. Van Bussel

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef
J.-C. Vanbostal

Lay-out
K. De Deyne

Vertaling, verbetering - Traduction, correction
J. Boesmans - J.-P. Duperroy - M. Vanderstraeten

Dienst publiciteit - Service publicité
C. Cappon

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique
Neptunus BP/PB 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 80.66.66

Service vente et abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte/Rekening 473-6090311-30
15 € jaarlijks / annuel
20 € beschermend / protecteur
30 € weldoend / bienfaiteur

Raad van Beheer - Conseil d'administration

Président d'honneur - Erevoorzitter: J.-C. Liénart

Président - Voorzitter: M. Van Bussel

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise

Secretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste

Beheerders - Administrateurs:
W. Bosteels, C. Cappon, M. Decoster, K. De Deyne, F. Devinck,
A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie, J.C. Vanbostal, P. Van Damme,
E. Van Haverbeke, G. Vanlerberghe

Kaft:
Couverture: Foto/photo: © Fr. Philips

De Redactie van Neptunus
biedt al haar trouwe lezers haar beste wensen voor het
jaar 2002

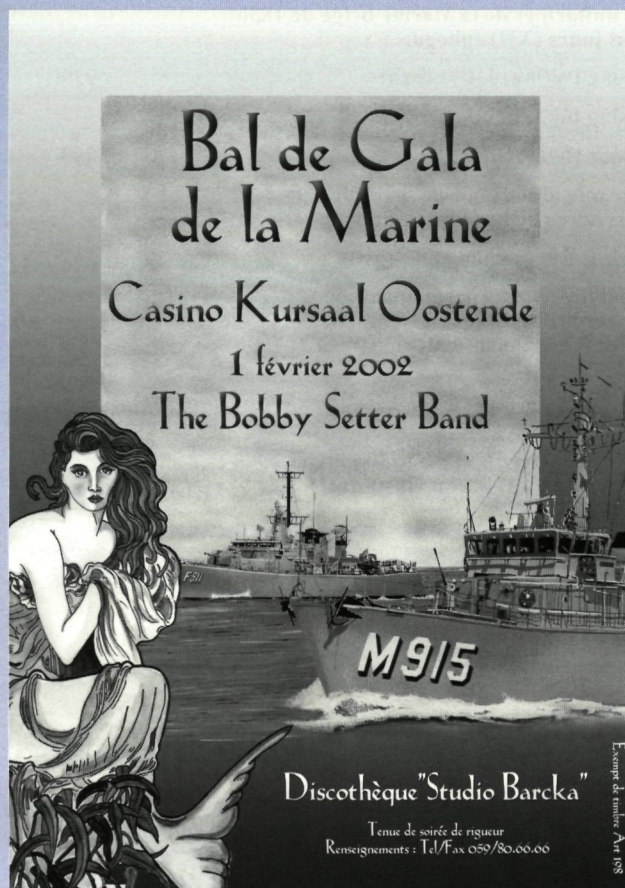
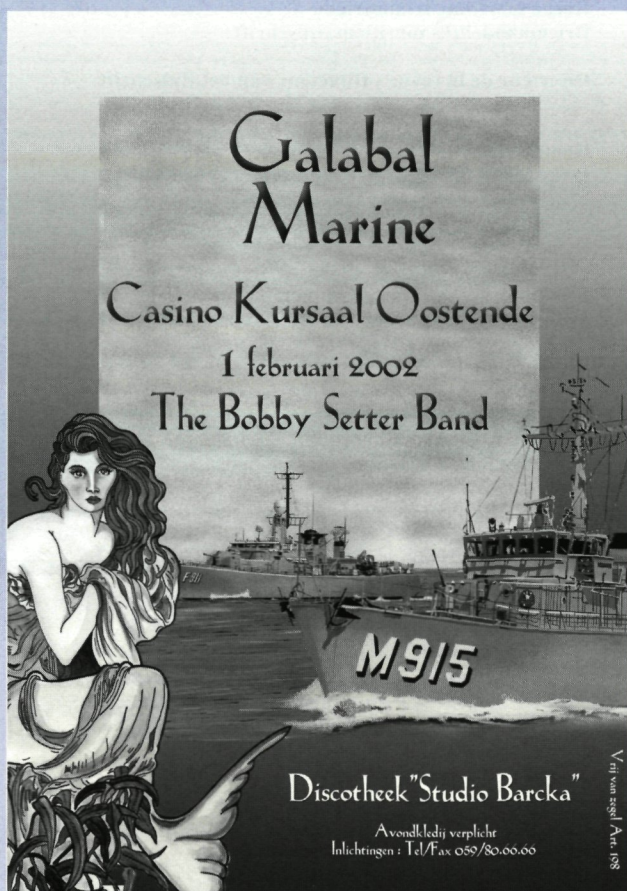
La Rédaction de Neptunus
présente à ses fidèles lecteurs ses meilleurs vœux
pour 2002

Wij verzoeken U nu reeds nota te nemen van de volgende afspraak: het Marinebal 2002 dat zal plaatshebben op 1 februari 2002 in het Casino Kursaal te Oostende. Voor meer informatie of voor uitnodiging kan u ons bereiken op nr.059/80.66.66 (Tel.+Fax).

Wij hopen u er weer te zien.

Nous vous invitons déjà à prendre note du prochain rendez-vous: le Bal de la Marine 2002 qui se déroulera le 1er février 2002 au Casino Kursaal d'Ostende. Pour plus d'informations ou afin d'obtenir une invitation, contactez nous au 059/80.66.66 (Tel+Fax).

Nous espérons vous y retrouver.



BELGISCHE MARINE wordt KLEINER maar EFFICIENTER

Tijdens een interview op 12 september 2001 met Divisieadmiraal Michel HELLEMANS, de nieuwe Stafchef van de Belgische Marine, sprak hij over zijn prioriteiten, de impact van het Strategisch Plan op het personeel en de vloot en zijn visie over de toekomst van de Belgische Marine.

"Toen ik op 1 juli laatstleden het roer overnam van Divisieadmiraal Verhulst stelde ik 2 prioriteiten op mijn agenda:

- *de belofte mijn mensen zo snel mogelijk klaarheid geven over de gevolgen van de Eenheidsstructuur*
- *het operationeel niveau van de vloot zo hoog mogelijk houden.*

Vermits de Minister van Defensie op 3 september zijn plannen voor de herstructurering van de Belgische krijgsmachten bekend maakte aan de gemengde defensiecommissie, kon ik al na het zomerverlof de eerste belofte nakomen."

Over de impact van de Eenheidsstructuur zei Admiraal Hellemans dat deze nieuwe structuur, die officieel in voege gaat op 2 januari 2002, "slechts een minieme invloed met zich brengt op het niveau van het Operationele Commando van onze Marine. Er staat wel een grote verandering op stapel voor de Marine-staf. De staf zoals ze nu bestaat zal verdwijnen en de vroegere stafactiviteiten zullen over de verschillende onderdelen verdeeld worden. Uiteraard zal de Stafchef van de Marine (ZS) nog steeds de mogelijkheid behouden om op internationaal niveau contacten te onderhouden met zijn collega's van de andere landen en zal hij zetelen in de Hogere Raad van Defensie. ZS zal een 'double hatted' functie worden. Enerzijds zal hij een kepie dragen binnen de intermachtenstaf, de andere - een

puur marine-kepie - zal hem in staat stellen internationaal te blijven voortwerken en contacten te onderhouden met collega's van de andere marines."

De nieuwe stafchef is er zich ook van bewust dat de marine met enkele problemen te kampen heeft. "Op personeelsvlak zijn er echter weinig problemen. Wel kampen we met een tekort aan mensen in bepaalde specialiteiten, vooral elektronica. Het niveau van het personeel in deze categorie dat de marine vervoegt ligt lager dan onze werkelijke behoeften. Dit kunnen we wel verhelpen door de mensen intern bij te scholen. Wij zullen de rekrutering dan ook van zeer nabij volgen, evalueren en, daar waar nodig, bijsturen"

Voor de nabije toekomst verwacht hij nochtans een verbetering. "Er zullen niet enkel voor de marine, maar ook voor de hele krijgsmacht trouwens, inspanningen gedaan worden om het beroep van militair aantrekkelijker te maken, ondermeer door het optrekken van de lonen, het invoeren van een hospitalisatieverzekering en door het oprichten van kinderdagverblijven. Een van de punten waar de marine bijzondere aandacht aan zal besteden is het comfort van de bemanningen" aldus de admiraal.

"Ons voornaamste probleem blijft echter de veroudering van het materieel. De schepen vergen veel onderhoud en slokken bijgevolg een groot deel van ons budget op. Daarom hebben we besloten over te gaan tot het vervangen van de systemen aan boord van onze fregatten en mijnenjagers waarvan het onderhoud te duur werd of waarvan er geen wiselstukken meer voorradig zijn."

Admiraal Hellemans verwijst naar het strategisch plan, goedgekeurd zowel door de Minister van Defensie als de regering, dat een aantal

programma's bevat die de marine efficiënter zullen maken. "Concreet omvatten de programma's voor de Marine de uitvoering van de 2de fase van de consolidatie van de fregatten (de CME = Coque, Machines et Electricité), de modernisering van de mijnenjagers (CUP-CMT), de bouw van een transportschip in samenwerking met Luxemburg en de aankoop van nieuwe helikopters. Op iets langere termijn staat dan nog de bouw van multifunctionele escorteschepen op het programma. De ministerraad heeft zich akkoord verklaard met de uitvoering van de CME voor de Wielingen-klasse fregatten. Dit programma omvat het vernieuwen van de machines, de elektrische installatie, het verbeteren van de accommodatie aan boord, een grondig nazicht van de romp en het aanpassen van de schepen aan de wetgeving inzake MARPOL."

"Het contract voor de CUP-CMT zal normaal gesproken einde van dit jaar getekend worden. Waarschijnlijk zullen wij deze upgrade samen met de Nederlandse Marine uitvoeren omdat hun CUP het best aansluit bij de onze. De modernisering omvat de vernieuwing van de sonarsystemen, de CIC en de mijnenvernietigingssystemen. Verder zullen de schepen ook een levensverlengend onderhoud krijgen, met name de verbetering van de accommodatie, de installatie van nieuwe generatoren en elektriciteit. Ondanks de enorme evolutie op het vlak van mijnenbestrijding zullen de klassieke mijnenjacht en -veegoperaties blijven bestaan. Dankzij de CUP-CMT krijgen onze mijnenjagers een volledig vernieuwd mijnenbestrijdingssysteem en vermits de GRP-romp bijna onverslijtbaar is moeten we de aanschaf van nieuwe MCMV's pas in overweging nemen rond 2025."

"In de nabije toekomst zullen grotere oppervlakteschepen, zoals een fregat of een amfibisch schip, uitgerust worden met organieke mijnenbestrijdingsmiddelen zoals bvb. een Mine Avoidance Sonar (MAS - een sonar waardoor men mijnen kan ontwijken)" merkt Admiraal Helleman op. "Het schip zal door deze MAS zelf de mine-like contacten kunnen zien en zich een weg banen door een mijnenveld. Eens de initiële operaties uitgevoerd zullen de mijnenvelden toch nog moeten opgeruimd worden vooraleer het gros van de troepen veilig aan land gebracht wordt. Het is dan dat de mijnenjagers en -vegers nog steeds hun waarde zullen bewijzen."

"Wel zal er in de toekomst aan boord van de MCMV's meer gebruik gemaakt worden van onbemande onderwatertuigen (UUV's), expendable minedisposal systemen (EMD's), drones, enz."

Naast de modernisering van de ASW en de MCM-component krijgt de Belgische Marine er binnen enkele jaren nog een 3de component bij, namelijk een strategische transportcapaciteit met de bouw van een Belgisch/Luxemburgs transportschip. De Stafchef is er fier op dat de BLTS een primeur is voor België, en zelfs voor de NAVO en de Europese Unie. "Momenteel zijn wij het enige land dat een dergelijk intermachten programma, in samenwerking met Luxemburg, zal uitvoeren. De BLTS zal de Krijgsmachten een uitstekende transportcapaciteit en commandofaciliteiten geven. Het zal aan België en Luxemburg toelaten het gros van hun middelen over de zee te transporteren met een schip dat zal uitgerust zijn met een autonome laad- en loscapaciteit."

"Tegen 10 december moeten de geïnteresseerde scheepswerven hun offertes ingediend hebben zodat men medio april 2002 een evaluatie aan de Ministerraad kan voorleggen. Vermoedelijk zal het schip tegen 2006 in de vaart komen." Admiraal Helleman wijst er op dat er op dat ogenblik een tijdelijk tekort aan personeel zal zijn. "Maar eens de nieuwe fregatten in dienst komen, die vermoedelijk een veel kleinere bemanning zullen hebben dan onze huidige Wielingen-klasse fregatten (120 tegenover de huidige 160), zullen we terug

over voldoende effectieven kunnen beschikken om al onze schepen operationeel in te zetten."

De keuze van het type BLTS, een schip met of zonder dok, is nog niet vastgelegd. "De vereiste dat het schip over een autonome laad- en loscapaciteit dient te beschikken zou de keuze moeten vergemakkelijken. Een schip met een dok is voor mij een pluspunt" verduidelijkt de admiraal. "Een dok is multifunctioneel. Het hoeft niet enkel te dienen om landingsvaartuigen in te plaatsen. Het kan gebruikt worden als extra laadruimte, als accommodatieruimte door het inschepen van commandocontainers (een MCC-antenne, een chirurgische antenne), het geeft extra evacuatiecapaciteit, enz."

Een belangrijk aspect bij de bouw van de nieuwe grote schepen is de vraag waar we ze zullen laten bouwen. "Om grote marineschepen te bouwen zijn we verplicht over de grenzen te kijken naar marines die eenzelfde project hebben lopen" aldus Admiraal Helleman. "Samengaan met andere marines drukt uiteraard de kosten want hoe groter het aantal schepen men kan bouwen, hoe lager het prijskaartje. De opleidingen, het onderhoud en de aankoop van wisselstukken kunnen ook gemeenschappelijk gebeuren. Een ideaal voorbeeld hiervan was het Tripartite-mijnenjager project, een programma dat zeker meer navolging moet krijgen."

"Het project voor de nieuwe fregatten, of multifunctionele escorteschepen zoals zij in het strategisch plan genoemd worden, zou van start moeten gaan in 2009. Het plan spreekt over 2 multifunctionele escorteschepen."

Toch is het momenteel nog zo dat indien men te allen tijde 2 schepen operationeel wenst te hebben men over minimum 3, en liefst 4, schepen moet beschikken. Admiraal Helleman is er echter van overtuigd dat tegen 2009 de techniek zodanig geëvolueerd zal zijn dat, door automatisering, de schepen met een kleinere bemanning kunnen opereren en minder onderhoud vergen.

"Persoonlijk zie ik onze nieuwe fregatten met een waterverplaatsing tussen 4000 en 6000 ton en met goede ASW en zelfverdedigingscapaciteit aan boord."

De Belgische marine staat bij haar partner bijzonder goed aangeschreven op het vlak van ASW dankzij de jarenlange ervaring opgedaan met de Wielingen-klasse fregatten. Daarom vindt de Stafchef dat "we ons zeker niet moeten wagen aan de bouw van luchtverdedigingschepen zoals de Nederlandse Marine. Laat dit over aan de landen met grotere middelen en financiële capaciteiten, temeer daar er aan zo'n luchtverdedigingsfregat al vlug een prijskaartje plakt van 25 tot 30 miljard. Dit betekent niet dat ik nu reeds alle deuren wil sluiten".

Toen enkele jaren geleden de vervanging van de Wielingen-klasse fregatten ter sprake kwam werd er gedacht aan de aanschaf van tweedehands fregatten. Admiraal Helleman bevestigt dat deze optie inderdaad overwogen werd maar dat ze ondertussen geschrapt is. "Vooral omdat de fregatten die momenteel op de tweedehands markt aangeboden worden gebouwd zijn voor 'Koude Oorlog'-operaties. Dat wil zeggen dat de wapensystemen meestal niet meer geschikt zijn voor de huidige oorlogsvoering en de platforms een te grote bemanning vergen. De aankoop van zulke schepen zou dan ook een onverantwoorde investering zijn."

Een ander project waarover in het Strategisch Plan gesproken wordt is de aankoop van nieuwe helikopters voor de 3 krijgsmachten. "Momenteel loopt er inderdaad een intermachtenstudie voor de aankoop van nieuwe helikopters. Het zou een zeer goede zaak zijn mochten we ook hier tot een "joint" akkoord komen." Admiraal Helleman is er dan ook van overtuigd dat "de eenheidsstructuur ervoor kan zorgen dat de behoeftes van de krijgsmachten meer op elkaar kunnen afgestemd worden. Interoperabiliteit is immers van groot belang, nu er meer dan ooit internationaal en in joint verband dient opgetreden te worden. De aankoop van eenzelfde type helikopter betekent natuurlijk een aanzienlijke kostenbesparing. De enige eis vanuit de marine is dat het gekozen type ook in een maritieme versie beschikbaar is."

Enkele types die in aanmerking kunnen komen zijn ondermeer de NH-90 en de EH-101. Vooral de NH-90 zou een logische keuze zijn

vermits er al 7 NAVO landen, na grondige studies en analyses, hun voorkeur voor dit type getoond hebben.

Als we de Stafchef peilen naar zijn indrukken over de operationaliteit van de vloot, en of de marine een geloofwaardige partner kan blijven, verzekert hij ons dat "onze marine kan, en zal, nog steeds haar internationale verbintenissen nakomen en de haar opgedragen taken blijven uitvoeren. De deelname aan de NAVO 'standing forces' komt niet in het gedrang maar het is best mogelijk dat we in de toekomst één mijnenjager voor een periode van 6 maanden aan MCMFN zullen toewijzen in plaats van één schip per trimester. Om geloofwaardig te blijven moeten we wel gelijke tred trachten te houden met onze partnermarines. Maar voor de programma's opgenomen in het Strategisch Plan is er geen enkel probleem. Ik ga er van uit dat het strategisch plan ook daadwerkelijk uitgevoerd zal worden en de nodige budgetten vrijgemaakt zullen worden."

Een specifiek gebied binnen de maritieme oorlogsvoering waar volgens de admiraal zeker meer aandacht moet aan geschonken worden is de C4I. "We moeten een serieuze inspanning leveren op het vlak van communicatie- en informatiesystemen (command, control, communications, computers and intelligence). In Europa raken we stilaan achterop ten overstaan van Amerika en Canada. Na mijn periode als Staff Officer SNFL en tijdens mijn periode als Directeur Sectie Plannen & Programma's was ik verbasd dat er geen enkel programma in die richting wees. Dit werd dan ook één van mijn prioriteiten. We hebben zowel de Generale Staf en het Kabinet ervan overtuigd dat er dringende nood is aan moderne communicatiemiddelen. De Minister van Defensie heeft ondertussen de nodige budgetten vrijgemaakt."

Over de werking van ABNL is Admiraal Hellemans zeer tevreden. "Dankzij ABNL is er een perfecte samenwerking tussen de Belgische en de Nederlandse marine. Dit verdient zeker navolging bij andere marines. Wat we gemeenschappelijk kunnen doen gebeurt effectief en efficiënt. Wel kunnen er op logistiek vlak nog verbeteringen aangebracht worden. Maar veel zal natuurlijk afhangen van de programma's die

beide marines zullen uitvoeren. De Nederlandse Marine evolueert sneller dan wij. Toch blijven onze overeenkomsten met Nederland voor wat betreft de gezamenlijke opleiding en een gedeelte van het onderhoud van de Wielingen-klasse, gelden. Dit zal zo blijven tot we onze fregatten zullen vervangen. Een ander deel van dit onderhoud doen we in eigen bedrijf. Op het vlak van de opleiding van onze fregatbemanningen zullen we rekening moeten houden met een probleem. Ik stel namelijk vast dat we een groter aantal Belgische instructeurs in de Operationele School moeten plaatsen om daar onze specifieke wapensystemen te onderrichten. Op het mijnenbestrijdingsgebied zijn er geen problemen te verwachten, zeker niet als de CUP-CMT kan uitgevoerd worden."

Ooit was er ook even sprake van over te gaan tot een gemeenschappelijke werving van personeel en de schepen in te zetten met een binationale bemanning. "Inderdaad, maar dit is vooralsnog niet haalbaar, noch op korte, noch op middellange termijn. Er bestaan te veel verschillen tussen beide marines. Om maar enkele problemen te noemen - het personeelsbeleid, onder welke vlag het schip moet varen, uitvoeren van nationale prioriteiten. Toch lopen er verschillende uitwisselingsprojecten waarbij bijvoorbeeld een Belgische helikopter, zijn bemanning en onderhoudstechnici, inschepen aan boord van Nederlandse schepen."

De 'European Multinational Maritime Force' - de EMMF -, is een woord dat tegenwoordig veel in de mond genomen wordt tijdens WEU/EU-vergaderingen, maritieme symposia, conferenties en werkgroepen. Als we ZS vragen of de oprichting van een EMMF een haalbare kaart is, is hij van mening dat "er inderdaad veel te doen is rond de EMMF, overigens nu herdoopt tot European Maritime Initiative(EMI). Let wel, het is geen standing force zoals bijvoorbeeld SNFL of MCMFN. De EMMF is ook geen 'permanente Europese marine'. Er wordt voorzien dat men, in tijden van crisis of oorlog, de maritieme strijdkrachten kan genereren die opgegeven zijn in de Helsinki Headline Catalogue. Dezelfde trouwens als deze opgegeven aan de NAVO. Voor onze marine betekent dit 3 fregatten, 6 mijnenjagers en een logistiek steunschip."

"Afhankelijk van wie de leiding van een operatie heeft zullen de gegeneerde maritieme strijdkrachten hetzij aan de EMMF, hetzij aan de NAVO Standing Forces toegewezen worden. Het EMMF concept voorziet wel in de oprichting van een gezamenlijke commandostructuur. Een studie uitgevoerd door de Steering Group van de 5 Kanaallanden (België, Duitsland, Frankrijk, Nederland en Groot-Brittannië) zal tegen 2002 een duidelijker beeld moeten geven van hoe de EMMF er zal uitzien. Het is uiteraard niet ondenkbaar dat er in de toekomst een permanent EMMF eskader opgericht wordt" verklaart Admiraal Hellemans.

Natuurlijk vragen we de admiraal ook wat hij hoopt te verwezenlijken tijdens zijn ambtstermijn als Stafchef van de Marine. "De grootste uitdaging is er voor te zorgen dat we de programma's opgenomen in het Strategisch Plan ook daadwerkelijk kunnen uitvoeren."

Toen Admiraal Hellemans nog Directeur Sectie Plannen & Programma's was lag hij, samen met zijn medewerkers, aan de basis van vele van de in het strategisch plan opgenomen programma's. De Belgische marine mag zich dan ook gelukkig prijzen dat haar nieuwe stafchef zeer goed op de hoogte is van deze projecten. Hij hoopt dan ook van harte om tijdens zijn ambtstermijn als ZS "te realiseren wat ik in mijn vorige functie voorgesteld heb."

De admiraal acht het ook zijn plicht ervoor te zorgen dat de marine een geloofwaardige partner blijft in de toekomstige Europese structuren. "Men moet de Marine niet enkel zien als een strijdkracht maar ook als een economische, diplomatieke en culturele ambassadeur van België. De marine heeft een belangrijke taak op het vlak van defensiediplomatie ter ondersteuning van de klassieke diplomatie door Buitenlandse Zaken; de controle uitoefenen op internationale akkoorden, ondersteunen van nevenactiviteiten die bijdragen tot de veiligheid in bepaalde regio's, bilaterale overeenkomsten met 'derde wereld-landen, bijstand verlenen aan vreemde krijgsmachten en preventieve diplomatie uitoefenen in mogelijke crisisgebieden en de repatriëring van landgenoten."

Admiraal Hellemans ziet de toekomst van zijn Marine vol vertrouwen tegemoet. *"Gespreid over een periode van ongeveer 15 jaar zullen de Belgische strijdkrachten in het algemeen, en de marine in het bijzonder, over nieuwe en moderne systemen kunnen beschikken. De Marine behoudt haar MCM- en ASW-componenten en krijgt er een strategische transportcomponent bij. Wel zullen wij tegen 2015 een iets kleinere vloot hebben en ze met minder personeel moeten runnen. De inzetbaarheid en interoperabiliteit van onze middelen zal echter aanzienlijk verbeteren waardoor we deze nog efficiënter zullen kunnen aanwenden tijdens niet-militaire taken, hulp aan de natie en humanitaire hulp"* besluit Divisieadmiraal Hellemans.

G.A.H. Toremans

De eenheidsstructuur

Binnen het ministerie van Landverdediging zal vanaf begin januari 2002 de Krijgsmacht uit het algemeen commando bestaan, de algemene directie vorming en de algemene directie imago en public relations. De Chef Defensie (CHOD), bijgestaan door de Vice Chef Defensie (V-CHOD), leidt het algemeen commando. Het zal vijf stafdepartementen omvatten (operaties en training - defensiepolitiek, internationale relaties, strategische studies en plannen - evaluatie - inlichtingen en veiligheid - gezondheid, milieu, kwaliteit van het leven en welzijn), elk onder leiding van een onderstafchef (ACOS). Verder vind je er vier algemene directies (human resources, material resources, juridische steun en bemiddeling, budget en financiën) in terug, elk onder leiding van een directeur-generaal (DG).

OPS & TRG: Operaties & Training

STRAT: Defensiepolitiek, Internationale Relaties, Studies en strategische planning

EVAL: Evaluatie

IS: Inlichtingen & Veiligheid

WB: Gezondheid, Milieu, Kwaliteit van het leven & Welzijn

VMG: Vorming

IPR: Image & Publieke Relaties

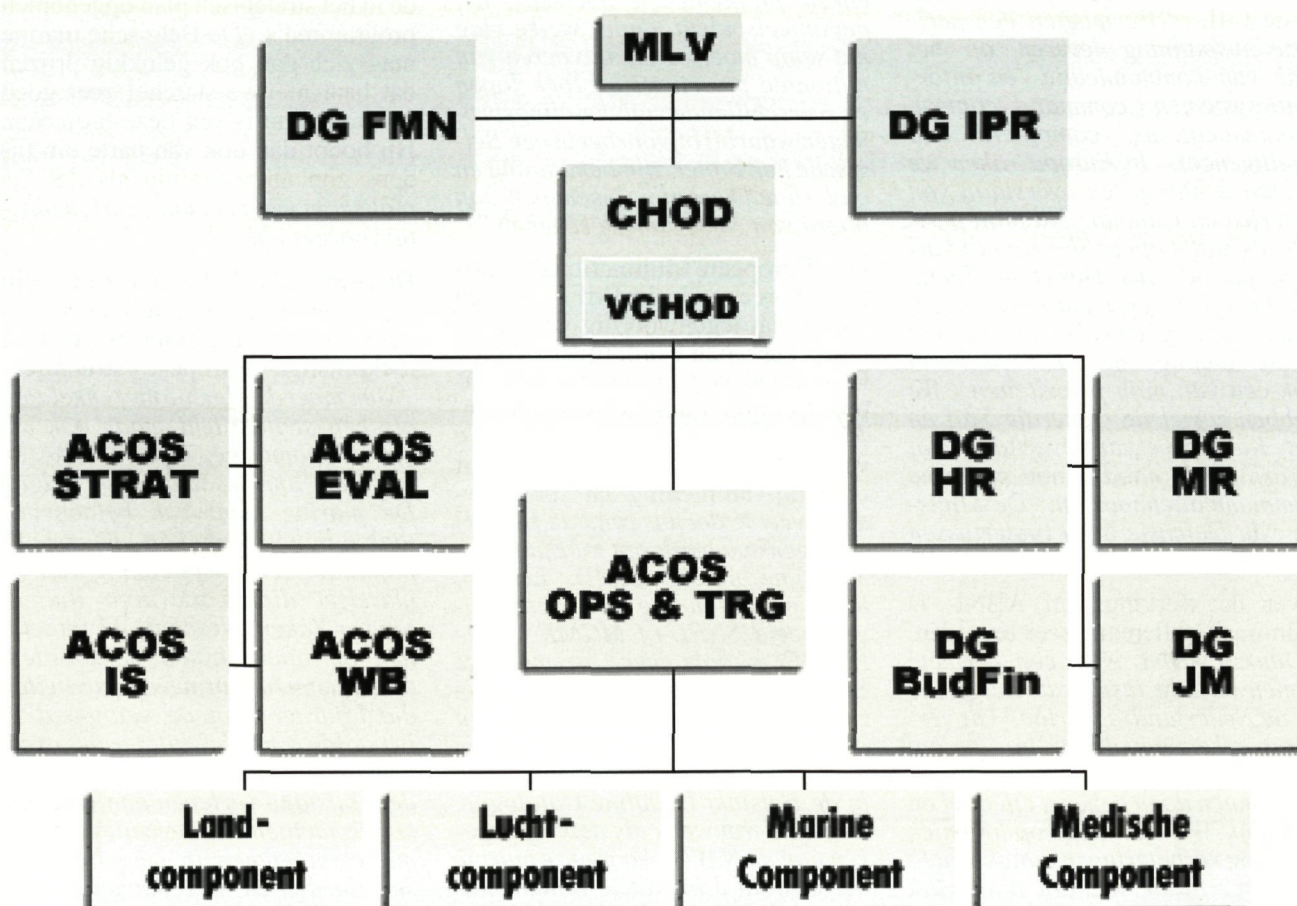
HR: Human Resources

MR: Material Resources

JM: Juridische steun & bemiddeling

BudFin: Budget & Financiën

Bron: www.mil.be



La MARINE BELGE sera PLUS PETITE, mais PLUS EFFICACE

Au cours d'une interview le 12 septembre 2001, l'Amiral de division Michel HELLEMANS, nouveau Chef d'Etat-Major de la Marine, a parlé de ses priorités, de l'impact du plan stratégique sur le personnel et la flotte et de sa vision sur l'avenir de la Marine belge.

"Le 1er juillet dernier lorsque j'ai repris le flambeau de l'Amiral de Division Verhulst, j'ai fixé 2 priorités à mon agenda:

- *la promesse de donner à mon personnel, le plus rapidement possible, de la clarté quant aux conséquences de la Structure unique,*
- *maintenir le niveau opérationnel de la flotte le plus élevé possible.*

Le Ministre de la Défense ayant fait part à la commission mixte de la défense, le 3 septembre, de son plan de restructuration des Forces armées belges, j'ai pu réaliser ma première promesse dès la fin des vacances d'été."

Quant à l'impact de la Structure unique, l'Amiral Hellemans est d'opinion que cette nouvelle structure, qui entrera officiellement en vigueur le 2 janvier 2002, "n'aura qu'une influence minime sur le plan du commandement opérationnel de notre Marine. Mais il y a de gros changements en prévision pour l'Etat-major de la Marine. L'Etat-Major tel qu'il existe à l'heure actuelle va disparaître et ses activités seront réparties entre différents départements. Bien entendu, le Chef d'Etat-Major de la Marine (ZS) conservera toujours la possibilité d'entretenir des contacts au niveau international avec ses collègues des autres pays et il siègera au Conseil supérieur de Défense. ZS aura "deux casquettes". D'une part, il fera partie de l'Etat-Major interforces et d'autre part - casquette purement Marine - il pourra continuer à travailler dans un contexte international et entretenir des contacts avec ses collègues d'autres marines."

Le nouveau Chef d'Etat-Major est également conscient de ce que la Marine est confrontée à plusieurs problèmes. "Sur le plan du personnel, il y a cependant peu de problèmes. Mais nous manquons d'effectifs dans certaines spécialités, notamment l'électronique. Le niveau du personnel dans cette catégorie est inférieur à nos besoins réels. On peut y remédier en formant les gens en interne. Dès lors, nous allons suivre le recrutement de près, établir des évaluations et apporter des corrections là où c'est nécessaire."

Il attend néanmoins des améliorations dans un futur proche. "Il faudra faire des efforts, non seulement pour la Marine, mais également pour l'ensemble des forces armées, afin de rendre la profession militaire plus attrayante, entre autres par l'augmentation des salaires, l'introduction d'une assurance-hospitalisation et par la mise en place de crèches pour les enfants. Un des points auxquels la Marine accorde une attention particulière est le confort des équipages" poursuit l'Amiral.

"Notre principal problème est cependant le vieillissement du matériel. Les navires demandent beaucoup d'entretien et absorbent par conséquent une grande part de notre budget. C'est la raison pour laquelle nous avons décidé de remplacer les systèmes à bord des frégates et chasseurs de mines dont l'entretien est trop cher ou pour lesquels il n'y a plus de pièces de rechange disponibles."

L'Amiral Hellemans fait référence au plan stratégique, approuvé tant par le Ministre de la Défense que par le Gouvernement, qui comprend une série de programmes qui rendront la Marine plus efficace. "Concrètement, les programmes pour la Marine comportent l'exécution de la 2ème phase de la consolidation des frégates (CME = Coque, Machines

et Electricité), la modernisation des chasseurs de mines (CUP-CMT), la construction d'un navire de transport de concert avec le Luxembourg et l'achat de nouveaux hélicoptères. A plus long terme, suivra la construction de navires d'escorte multifonctionnels. Le Conseil des Ministres a donné son accord pour l'exécution de la CME pour les frégates de la classe Wielingen. Ce programme comprend le renouvellement des machines et de l'installation électrique, l'amélioration du logement à bord, l'inspection approfondie de la coque et la mise en conformité des navires avec la législation en matière de MARPOL."

"Le contrat pour la CUP-CMT devrait être signé à la fin de l'année en cours. Nous effectuerons probablement cette mise à niveau conjointement avec la Marine néerlandaise parce que leur CUP s'assimile le mieux à la nôtre. La modernisation comprend le remplacement des systèmes de sonar, du CIC et des systèmes de dragage des mines. En outre, les navires subiront également un entretien de prolongation de leur durée de vie, à savoir l'amélioration du logement, l'installation de nouveaux générateurs et réseaux électriques. Malgré l'énorme évolution en matière de lutte contre les mines, les opérations de chasse et de dragage classiques continueront à exister. Grâce à la CUP-CMT, nos chasseurs de mines disposeront d'un système de lutte contre les mines complètement rénové et puisque la coque en GRP est quasiment inusable, nous ne devons prendre en considération l'achat de MCMV que vers 2025."

"Dans un futur proche, des navires de plus grande surface, tels qu'une frégate ou un navire amphibie, seront équipés de moyens organiques de lutte contre les mines, un Mine Avoidance Sonar par exemple (MAS - un sonar permettant d'éviter une mine)," remarque l'Amiral Hellemans. "Grâce à ce MAS, le

navire pourra même «voir» les contacts ressemblant à une mine et se frayer un chemin à travers le champ de mines. Une fois les opérations initiales effectuées, les champs de mines devront quand-même encore être dégagés avant de pouvoir amener le gros des troupes sur la terre ferme. C'est à ce moment-là que les chasseurs et dragueurs de mines prouveront toujours leur valeur."

"A l'avenir on utilisera à bord des MCMV davantage de véhicules sous-marins sans équipage (UUV), de systèmes expendable minedisposal (EMD), de drones, etc."

A la modernisation des composantes ASW et MCM viendra s'ajouter d'ici quelques années, pour la Marine belge, une 3ème composante, une capacité de transport stratégique, avec la construction d'un navire de transport belgo-luxembourgeois (NTBL). Le Chef d'Etat-major est fier que le NTBL constitue une première pour la Belgique et même pour l'OTAN et l'Union européenne. "Nous sommes actuellement le seul pays à exécuter un tel programme interforces en collaboration avec le Luxembourg. Le NTBL offrira aux Forces armées une formidable capacité de transport et des facilités de commandement. Il permettra à la Belgique et au Luxembourg de transporter par mer le gros de leurs moyens sur un navire disposant d'une capacité de chargement et de déchargement autonome."

"D'ici le 10 décembre, les chantiers navals intéressés auront introduit leurs offres de sorte que nous pourrons présenter une évaluation au Conseil des Ministres à la mi-avril; le navire sera probablement mis à flots vers 2006." L'Amiral Hellemans souligne qu'il devra faire face à ce moment à un manque de personnel. "Mais dès l'entrée en service des nouvelles frégates, dont l'équipage sera probablement plus réduit que celui de nos frégates actuelles de la classe Wielingen (120 membres d'équipage contre 160 actuellement), nous disposerons à nouveau d'effectifs suffisants pour mettre en œuvre tous nos navires de manière opérationnelle."

Le choix du type du NTBL, navire avec ou sans radier, n'est pas encore arrêté. "La capacité de chargement et de déchargement autonome dont

doit disposer le navire devrait faciliter le choix. Un navire avec un radier est un atout" explique l'Amiral. "Un radier, c'est multifonctionnel. Il ne doit pas uniquement être utilisé pour placer des engins aériens. On peut l'utiliser comme espace de chargement supplémentaire, comme espace de logement par l'embarquement de conteneurs de commandement (une antenne MCC, une antenne chirurgicale), il offre une capacité supplémentaire d'évacuation, etc."

Un aspect de la construction des nouveaux grands navires est la question de savoir où nous allons les faire construire. "Pour construire de pareils navires, nous sommes obligés de regarder au-delà des frontières pour trouver d'autres marines avec un projet identique" poursuit l'Amiral Hellemans. "Collaborer avec d'autres marines représente bien entendu une réduction des coûts car plus le nombre de navires à construire est élevé, plus le prix est bas. Les formations, l'entretien et l'achat de pièces de rechange peuvent aussi se faire en commun. Un excellent exemple de ce principe est le projet des Chasseurs de mines Tripartites, un programme qui devrait assurément être imité davantage."

"Le projet des nouvelles frégates, ou navires d'escorte multifonctionnels comme on les appelle dans le plan stratégique, devrait débiter en 2009. Le plan parle de 2 navires d'escorte multifonctionnels."

Pourtant, à l'heure actuelle, les choses sont toujours telles que si l'on souhaite disposer de 2 navires opérationnels en tout temps, on doit disposer de 3 et de préférence même de 4 navires. L'Amiral Hellemans est cependant convaincu que d'ici 2009, la technique aura évolué au point que l'automatisation permettra aux navires d'opérer avec un équipage réduit et demandera moins d'entretien.

"Personnellement, je vois nos nouvelles frégates avec un déplacement d'eau entre 4000 et 6000 tonnes et avec un bon ASW et une capacité d'autodéfense à bord."

La Marine belge est particulièrement bien vue par son partenaire sur le plan de l'ASW, de par son expérience longue de plusieurs années

acquise avec les frégates de la classe Wielingen. C'est pourquoi le Chef d'Etat-Major trouve que "nous ne devons certainement pas nous aventurer dans la construction de navires de défense aérienne, à l'instar de la Marine néerlandaise. Laissons cela aux pays disposant de plus gros moyens et de plus grandes capacités financières, d'autant plus que ce genre de frégate de défense aérienne atteint rapidement un prix d'au moins 25 à 30 milliards. Ceci ne signifie toutefois pas que je veux déjà fermer toutes les portes".

Lorsqu'il y a quelques années on a évoqué le remplacement des frégates de la classe Wielingen, on a songé à l'achat de frégates d'occasion. L'Amiral Hellemans confirme que cette option a effectivement été envisagée mais qu'elle a entre-temps été abandonnée "surtout parce que les frégates qui étaient alors proposées sur le marché d'occasion étaient construites pour des opérations de 'guerre froide'. Cela signifie que les systèmes d'armes sont souvent inadaptés aux guerres actuelles et que ces navires demandent des équipages trop nombreux. L'achat de ce type de navires constituerait dès lors un investissement déraisonnable."

Un autre projet évoqué au Plan stratégique est l'achat de nouveaux hélicoptères pour les 3 forces. "Une étude interforces pour l'achat de nouveaux hélicoptères est effectivement en cours. Il serait bon de parvenir ici aussi à un accord commun." L'Amiral Hellemans est également convaincu que "la structure unique peut faire en sorte que les besoins des forces armées pourront davantage s'accorder les uns avec les autres. En effet, l'interopérabilité est d'intérêt crucial maintenant qu'on intervient plus que jamais dans des contextes internationaux et communs. L'achat d'un même type d'hélicoptères représente naturellement une économie considérable. La seule exigence de la Marine est qu'une version marine du type choisi soit également disponible." Les types d'hélicoptères envisagés sont entre autres le NH-90 et le EH-101. Le NH-90 surtout serait un choix logique étant donné que 7 pays de l'OTAN ont marqué, au terme d'études et d'analyses poussées, leur préférence pour ce type d'appareil.

Quand nous demandons au Chef d'Etat-Major ses impressions sur l'opérationnalité de la flotte et si la Marine peut rester un partenaire crédible, il nous assure que "notre Marine peut, et continuera à tenir ses engagements internationaux et à effectuer les tâches qui lui sont confiées. La participation aux 'standing forces' de l'OTAN n'est pas remise en question, mais il se pourrait qu'à l'avenir, nous détachons un chasseur de mines pour une période de 6 mois à MCMFN au lieu d'un navire par trimestre. Pour rester crédibles nous devons essayer de maintenir le même niveau que celui de nos marines partenaires. Mais pour les programmes repris dans le Plan stratégique, il n'y a pas de problème. J'estime que ce plan sera réalisé et que les budgets nécessaires seront dégagés."

Un domaine spécifique au sein de la guerre maritime auquel il faut, selon l'Amiral, accorder davantage d'attention est le C4I. "Nous devons fournir un sérieux effort sur le plan des systèmes de communication et d'information (command, control, communications, computers and intelligence). En Europe, on accumule petit à petit du retard par rapport à l'Amérique et au Canada. Après ma période comme Officier d'Etat-Major SNFL et lorsque j'étais Directeur de la Section Plans & Programmes, j'ai été étonné de voir qu'aucun programme n'allait dans cette direction. C'est devenu une de mes priorités. Nous avons convaincu l'Etat-Major général tout comme le Cabinet du besoin urgent qui existe en matière de moyens de communications modernes. Entre-temps, le Ministre de la Défense a libéré les budgets nécessaires."

Au sujet du fonctionnement d'ABNL, l'Amiral Hellemans se montre très satisfait. "Grâce à ABNL, il y a une collaboration parfaite entre les marines belge et néerlandaise. Cette collaboration mérite certainement d'être suivie par d'autres marines. Les actions entreprises en commun le sont de manière effective et efficace. Certes, des améliorations peuvent encore être apportées sur le plan logistique, mais cela dépendra en grande partie des programmes que les deux marines vont réaliser. La Marine néerlandaise évolue plus rapide-

ment que la nôtre. Mais nos accords avec les Pays-Bas en ce qui concerne la formation commune et une partie de l'entretien pour la classe Wielingen, restent d'actualité. Il en sera ainsi jusqu'à ce que nous remplaçons nos frégates. L'autre partie de cet entretien est effectuée par nos soins. Sur le plan de la formation de nos équipages de frégates, nous devons tenir compte d'un problème. Je constate en effet que nous devons placer un plus grand nombre d'instructeurs belges à l'Ecole opérationnelle pour y enseigner nos systèmes d'armes spécifiques. Dans le domaine de la lutte contre les mines, il ne faut s'attendre à aucun problème; c'est d'autant plus vrai si on peut réaliser la CUP-CMT."

Il a jadis été question d'effectuer le recrutement du personnel en commun et de mettre les navires en œuvre avec un équipage binational. "C'est exact, mais ce n'est pas possible pour l'instant, ni à court ni à long terme. Il y a trop de différences entre les deux Marines. Pour ne citer que quelques problèmes: la politique de personnel, le pavillon sous lequel le navire doit naviguer, l'exécution de priorités nationales. Cependant, il y a plusieurs projets d'échange tel par exemple un hélicoptère belge, son équipage et les techniciens d'entretien qui embarquent sur un navire néerlandais."

Le «European Multinational Maritime Force» - EMMF -, est une expression assez souvent employée lors de réunions de l'UEO/UE, de symposiums maritimes, de conférences ou dans des groupes de travail. Quand nous demandons à ZS si la création d'un EMMF est réalisable, il répond: "Il y a effectivement beaucoup à faire autour du EMMF, qui a par ailleurs été rebaptisé European Maritime Initiative (EMI). Attention, il ne s'agit pas d'une force permanente (standing force) comme le sont par exemple SNFL ou MCMFN. Le EMMF n'est pas non plus une 'marine européenne permanente'. On prévoit de pouvoir générer, en temps de crise ou de guerre, les forces maritimes reprises dans le Helsinki Headline Catalogue. Ce sont, au demeurant, les mêmes que celles reprises par l'OTAN. Pour notre Marine, cela signifie 3 frégates, 6 chasseurs de

mines et un navire de soutien logistique."

"En fonction de celui qui sera à la tête d'une opération, les forces maritimes générées seront attribuées soit à l'EMMF, soit au NATO Standing Forces. Le concept EMMF prévoit la création d'une structure de commandement commune. Une étude effectuée par le Steering Group de 5 pays de la Manche (Belgique, Allemagne, France, Pays-Bas et Grande-Bretagne) devrait donner, d'ici 2002, une image plus claire de ce que sera l'EMMF. Il n'est pas impossible qu'une escadre EMMF permanente soit créée à l'avenir" explique l'Amiral Hellemans.

Nous avons naturellement également demandé à l'Amiral ce qu'il espère réaliser en tant que Chef d'Etat-Major de la Marine. "Le plus important défi est de veiller à pouvoir traduire en faits les programmes repris dans le Plan stratégique."

Lorsque l'Amiral Hellemans était encore Directeur de la Section Plans et Programmes, il a été, avec ses collaborateurs, à l'origine d'un bon nombre de programmes repris dans le plan stratégique. La Marine belge peut donc se vanter de ce que son Chef d'Etat-Major est bien au courant de ces projets. Il espère donc de tout cœur pouvoir, au cours de la période où il est ZS, "réaliser ce que j'ai proposé dans ma fonction précédente."

L'Amiral considère qu'il est aussi de son devoir de veiller à ce que la Marine reste un partenaire crédible dans les futures structures européennes. "Il ne faut pas voir en la Marine uniquement une force armée, mais aussi un ambassadeur économique, diplomatique et culturel de la Belgique. La Marine a une tâche importante sur le plan de la diplomatie de défense en soutien de la diplomatie classique des Affaires étrangères, elle doit exercer un contrôle sur les accords internationaux, soutenir des activités annexes qui contribuent à la sécurité dans certaines régions, conclure des accords bilatéraux avec des pays du 'tiers-monde', apporter de l'assistance à des armées étrangères, exercer une diplomatie préventive dans des zones où des crises sont possibles et assurer le rapatriement des nos ressortissants."

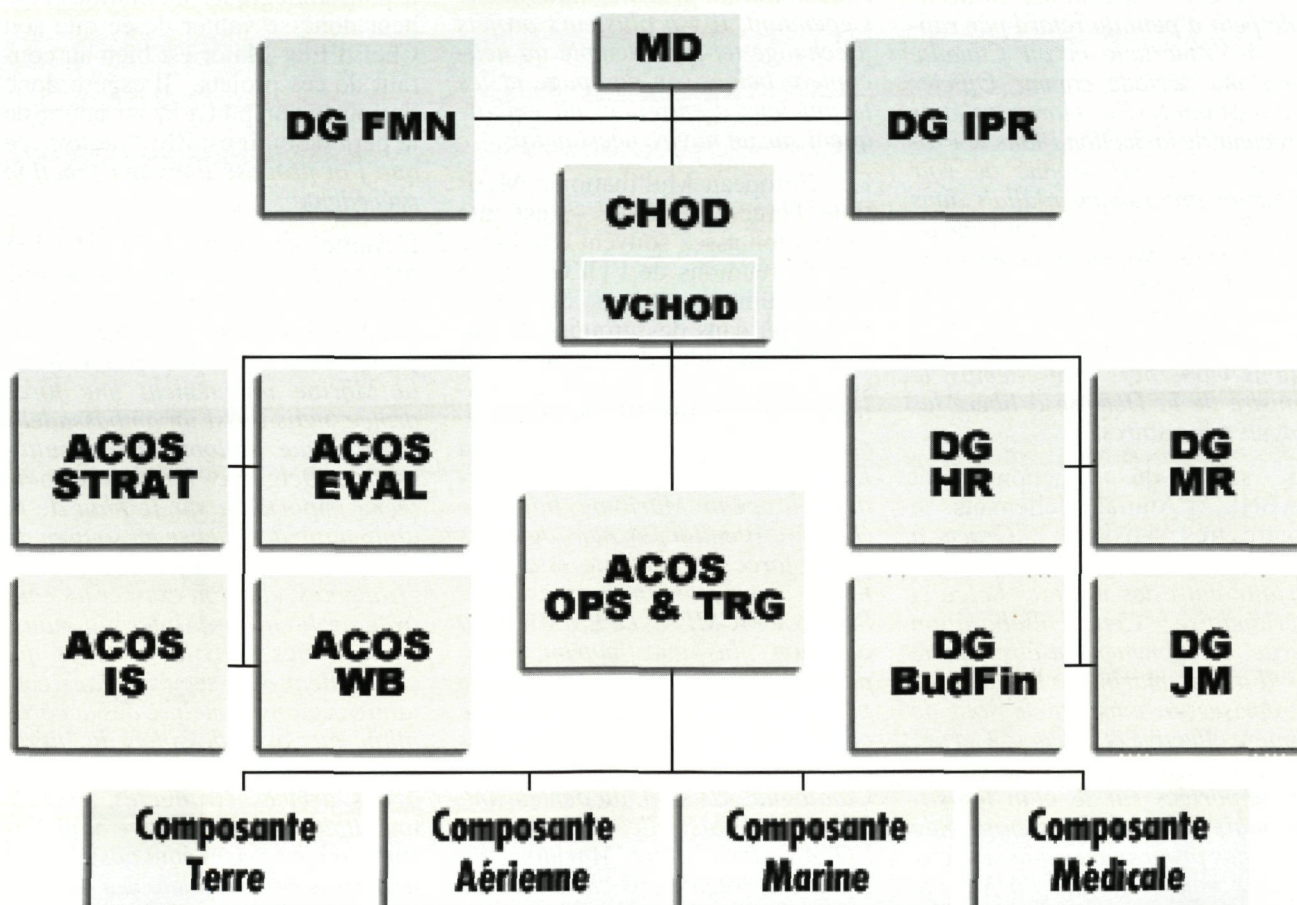
G.A.H. Toremans

Au début de janvier 2002, au sein du Ministère de la Défense (MD), les Forces Armées seront composées du Commandement général, de la Direction générale de la Formation et de la Direction générale Image & Relations publiques.

Le Commandement général, assuré par le chef de la Défense (CHOD) et assisté par le vice chef de la Défense (V-CHOD), comprendra cinq départements d'état-major (Opérations & Entraînement - Politique de défense, Relations internationales, Etudes & Plans stratégiques - Evaluation - Renseignement & Sécurité - Santé, Environnement, Qualité de vie & Bien-être) dirigés chacun par un sous-chef d'état-major (ACOS) et quatre directions générales (Ressources humaines - Ressources matérielles - Appui juridique &

BudFin: Budget & Finances

Source: www.mil.be



Belgische kolonisatieprojecten in de 19de eeuw

Het Hokianga Project

Wanneer de eerste Europeanen het land der Maori's ontwaren zijn we in 1642. Op 13 december van dat jaar zag Abel Tasman een "groot hooch verheven landt" dat hij Statenlandt noemde, maar dat spoedig daarna reeds in Nieuw-Zeeland zou worden omgedoopt. Het werd 125 jaar wachten vooraleer terug een blanke de eilanden aandeed. Op 7 oktober 1769 passeerde er nl. James Cook, in 1770 op de voet gevolgd door de Fransman de Surville.

Nieuw-Zeeland was echter aanvankelijk niet zeer in trek bij de aspirant-kolonisten. Daar was de reputatie van de inboorlingen zeker niet vreemd aan. Omtrent het jaar 750 van onze jaartelling waren de eerste groepen Maori's van de Polynesische eilanden - vnl. de Cook- en Société-eilanden - hierheen gekomen en hadden er de oorspronkelijke bewoners, de Moriori's, verdreven. Zij gingen in hoofdzaak het Noordeiland bewonen, dat ze Aotearoa noemden. Ze cultiveerden er de zoete aardappel alsook de Taro, die ze hadden meegebracht, maar die in het killere klimaat van Nieuw-Zeeland moeilijker gedijdde. Hun vleesvoeding bestond uit honden en ratten die gefokt werden. Ze wijdten zich ook aan vis- en vooral vogelvangst. Door hun toedoen verdween trouwens de Moa-vogelsoort.

Afkomstig van ontelbare verschillende eilanden en evenzoveel culturen, bleven ze ook op Nieuw-Zeeland in gescheiden stammen leven die elkaar voortdurend bevochten. Na het einde van zulke slachtpartijen volgde steeds een grote feestmaaltijd waarbij de gevangenen werden opgepeuzeld. Dit kannibalisme heeft de Franse ont-

dekkingsreiziger Marion-Dufresne samen met zestien gezellen aan den lijve ondervonden, nadat hij in 1772 in een Maori-hinderlaag was gevallen.

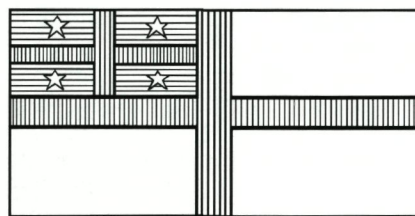
De eerste kolonisten

De kolonisatie kwam zodoende traag van de grond. De eerste kolonistators waren veelal walvisvaarders die zich in de baaien van het Zuideiland vestigden, waar de Maori's niet zo talrijk waren. De eerste nederzettingen, die naam waardig, verrezen echter middenin de Maori-bevolking die toen - in 1820 - geschat werd op 150.000 personen. De protestantse Church Missionary Mission vestigde zich in 1814, onder Samuel Marsden, als eerste aan de Eilandenbaai, in het uiterste noordoosten van het Noordeiland. Maar het bekeringswerk was geenszins succesrijk. De rust in het land werd voortdurend door stammentwisten verstoord zodat de kerstening op zich deed wachten.

De handelaars en avonturiers, hoofdzakelijk oud-gedetineerden of deserteurs afkomstig uit Australië, hadden heel wat meer succes met hun opvoedingspatroon. Zij leverden de plaatselijke bevolking vooral alcohol en vuurwapens in ruil voor grond, vrouwen of gerookte en getatoeëerde mensenhooften. Om deze laatste in ruil te kunnen aanbieden organiseerden de Maori's zelfs speciaal oorlogs- en plundertochten!

Het was dan ook niet verwonderen dat in een dergelijke sfeer de goede bedoelingen van de kersverse New Zealand Association tot mislukking waren gedoemd (1826). Aan ernstige kolonisatie kon nog niet

gedacht worden, zolang de oorlogen niet ophielden en het moederland - Engeland - van de eilanden geen echte kolonie maakte en van een bestuur voorzag. Londen had zich tot dan toe inderdaad niet erg



Vlag van de Verenigde Staten

voor Nieuw-Zeeland geïnteresseerd. Alleen had het, langs de Australische kolonie New South Wales om, op verzoek van de protestantse missie te Russell, in 1833 een resident gestuurd die evenwel geen precieze instructies had meegekregen, over geen militaire of politiesteen beschikte en zich bovendien in een land bevond dat officieel niet aan Groot-Brittannië toebehoorde. Door de activiteiten van de Fransen en van onze landgenoot Baron de Thierry zou aan die besluiteloosheid vrij spoedig een einde komen.

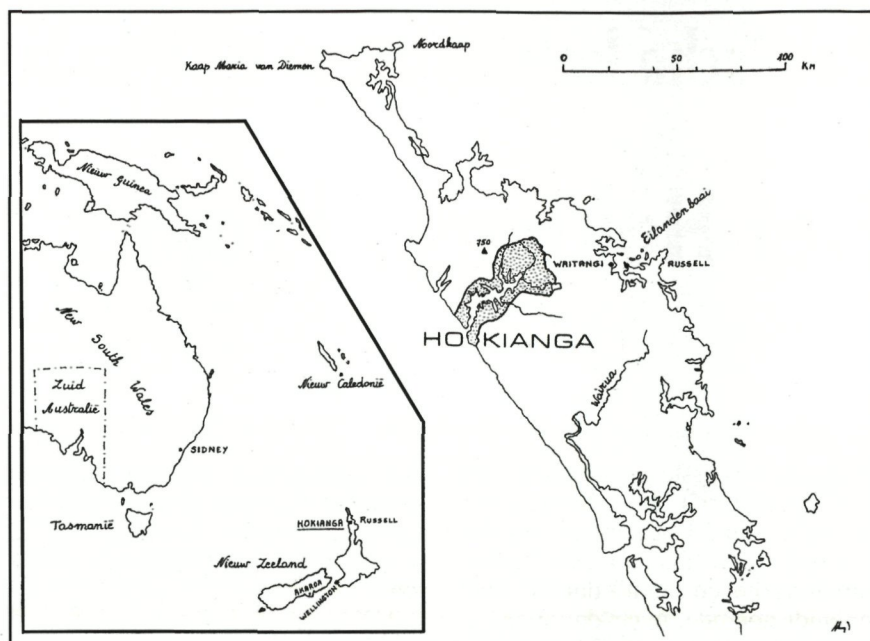
Het Hokianga Territorium

Waar het de Engelsen niet helemaal gelukt was op het Noordeiland vaste voet te krijgen, was de Belgische baron de Thierry de Ville d'Avray reeds in 1822 gestart met in de omgeving van de eerste protestantse missie grond van de Maori's te kopen. Meer in het bijzonder had hij zijn aandacht gevestigd op de streek langsheen de rivier Hokianga aan de westkust van het Noordeiland. Deze rivier, slechts 80 km

lang, vormde over het grootste deel -ruim 40 km- een tot 4 à 8 km brede rivierarm die het uitzicht had van een grote baai of fjord. Omheen de rivier waren vruchtbaar landbouwgebied en wouden gelegen, omzoomd door een heuvel-landschap dat in het noorden een hoogte van 750 m bereikte. In de periode 1822-1837 had Baron de Thierry zijn domein geconsolideerd. Hij had, volledig met eigen middelen, de gronden gekocht en er hadden zich enkele blanken op gevestigd. De lokale bewoners werden niet verdreven maar bleven verder hun landbouw- en andere activiteiten ontwikkelen.

In een land waar elke stam slechts op en voor zichzelf bestond, speelde de nieuwe eigenaar het klaar een positie te verwerven van zowel scheidsrechter als bindmiddel tussen de verschillende groepen Maori's. In deze op meer dan 20.000 km van het moederland gelegen landstreek bracht hij het Belgische devies "Eendracht maakt macht" tot werkelijkheid. Op zijn domein bereikte hij een samenhang die nergens anders op het Noordeiland bestond en kon hij de nefaste invloed beperken die uitging van de Engelsen aan de tegenoverliggende oostkust. In 1837 benaderden de verenigde stamhoofden de Thierry om hem de titel van Opperhoofd aan te bieden. In de geest en de mentaliteit van de Maori's, die sterk feodaal waren ingesteld, kon hij die eer niet weigeren. Van toen af mat Baron de Thierry zich dan ook de titel aan van Soeverein Opperhoofd (Chef Suprême) van een landstreek met een oppervlakte van 736 km², die werd aangeduid als "Thierry Territorium" en die later op de Engelse kaarten verscheen onder de benaming "Thierryan Territory".

Naar de opvattingen van die tijd en van dat land kon men gerust spreken van een onafhankelijk gebied, hoewel de baron op dat statuut geen aanspraak maakte. Dienaangaande schreef zijn vennoot, Comte de la Garde, in een in 1840 te Parijs uitgegeven brochure, dat de Thierry wegens de feodale opvatting "ertoe verplicht was zich als hoofd van zijn bezittingen op te werpen en de onafhankelijkheid ervan te proclameren". Wat de titel betrof werd in



de brochure opgemerkt dat "die ons ongetwijfeld eerezuchtig aandoet en de betekenis ervan niet mag overschat worden", maar dat dit "slechts de bekrachtiging is van een positie die dankzij grote offers en inspanningen bekomen werd".

In feite behoorde Nieuw-Zeeland geen enkel Europese natie toe. De inbezitting in 1769 door kapitein James Cook was door de Britse regering niet aanvaard geworden, in tegenstelling tot die van Australië, waarvan Albion vanaf 1788 een straffkolonie had gemaakt en zodoende de geboorte van de kolonie New South Wales inluidde. Weinig tijd later volgde dan de stichting van andere kolonies zoals Tasmanië en South Australia. New South Wales ging mettertijd Nieuw-Zeeland als een soort dependentie beschouwen, zonder er evenwel rechten op te doen gelden. Feit is alleszins dat in 1837 de gouverneur van NSW weliswaar de registratie van de Hokianga domeinen aanvaardde maar daarbij te kennen gaf over geen enkel wettelijk middel te beschikken om het Belgisch "opperhoofd" te verhinderen welkdanige activiteiten ook te ontwikkelen op het Noordeiland. En dat spijts de aanwezigheid van een Engelse resident in de Russellnederzetting. Deze registratieaanvraag van Baron de Thierry was in werkelijkheid een test om uit te maken of Groot-Brittannië zich al dan niet als bezitter van Nieuw-Zee-

land beschouwde. Het antwoord van de gouverneur in Sydney sterkte hem in de overtuiging dat dit niet het geval was en alle mogelijkheden nog openstonden. Overigens had het initiatief van onze landgenoot een gunstige invloed op de kolonisatie. Door het scheppen van een sfeer van vertrouwen en veiligheid werden zowel zendelingen als handelaren aangetrokken, evenals de onvermijdelijke grondspeculanten. Toen de katholieke missie van Mgr. Pompallier in 1837 in Hokianga aankwam was dit werkelijk het startsein voor de christianisering die nu snel om zich heen ging grijpen. Ook de Fransen hadden plannen en zonden vanaf 1838 kleine groepen kolonisten en missionarissen onder de vlag van een door ene Langlois opgerichte Compagnie Nanto-Bordelaise. Hun werkterrein was evenwel voornamelijk het Zuideiland, met name rond Akaroa.

Een Belgisch kolonisatieproject

In 1837 was de Thierry op een punt gekomen waarbij naar middelen diende uitgekeken om de gevestigde macht te ondersteunen. Zijn territorium had ook een financiële basis nodig en daarom moesten de bruikbare gronden renderend gemaakt worden. Voor de van de landbouw afkomstige producten zoals lijnzaad en vlas en ook voor het timmerhout uit de wouden moesten afzetgebieden gevonden worden.

Op zoek naar financieringsmiddelen ontmoette de broer van de Thierry in Londen de Franse Graaf de la Garde, met wie hij op 11 september 1838 een akkoord sloot waardoor de Compagnie pour l'Industrie et le Commerce des Produits Zélandais tot stand gebracht werd. De vennootschap had tot doel handelsinstellingen en industrieën op te richten, diverse eilandproducten te winnen en te verhandelen en zelfs aan walvisvangst te doen. De hoofdbekommernis bleek evenwel grondverhandeling te zijn, evenals concessieverlening. Er waren in Hokianga in totaal 80.000 morgen -ca. 736 km²- land beschikbaar. Graaf de la Garde nam van zijn kant de diplomatieke zijde van de onderneming op zich. Teneinde zich de bescherming te verzekeren van een Europese mogendheid en alzo beter gewapend te zijn tegen de steeds talrijker toestromende concurrenten die een bedreiging gingen vormen voor de leefbaarheid en de toekomst van het Hokianga-gebied, schreef hij talloze brieven naar Koning Leopold I, waarin hij verzocht om de officiële steun van de Belgische regering.

Om de ernst van hun bedoelingen duidelijk te maken zetten namen de vennoten op 15 februari 1840 het initiatief om een Compagnie colonisatrice op te richten die tot doel had kolonisten aan te trekken en over te brengen naar Hokianga. Om de onderneming bij het publiek kenbaar te maken en belangstelling te wekken, werd zoals reeds vermeld te Parijs in 1840 een brochure uitgegeven met de veelzeggende titel "Projet pour la formation d'une colonie belge à la Nouvelle-Zélande". Maar het was verloren moeite. De Belgische regering die al een kolonisatieproject op stapel had staan, nl. dat van Santo Tomas in Guatemala, hapte niet toe ook al was de koning zelf het plan gunstig gezind. De financiële waarborgen die de vennoten vroegen voor de afstand van de door hen verkregen rechten en domeinen, maar ongetwijfeld ook de afstand en de angst voor overzeese avonturen, schrikten de Belgische regering af, zodat het project van die kant geen steun verkreeg.

Toenemende Britse belangstelling

Zoals de indianen in Amerika begonnen de Maori-stammen mettertijd in te zien dat hun onderlinge verdeeldheid in het voordeel van de blanken speelde. Op 20 maart 1834 waren ze te Waitangi bijeengekomen voor de oprichting van de Verenigde Stammen van Nieuw-Zeeland. Bij die gelegenheid werd zelfs een vlag aangenomen. Deze federatie omvatte ook de Maorigroepen in Hokianga, dat toen nog niet tot een afzonderlijk territorium was uitgeroepen. Hoe dan ook betrof het hier geen hechte politieke structuur, maar alleen een consultatieve vergadering die een muur moest opwerpen tegen al te opdringerige kolonisten.

Maar de grote toevloed van blanken moest evenwel nog starten. Het was Edward Gibbon Wakefield, een Engelse squatter wiens theorieën tot de organisatie van de kolonie Zuid-Australië hadden geleid, die een initiatief nam. Hij was namelijk van oordeel dat de beschikbare gronden tegen een zo hoog mogelijke prijs moesten verkocht worden om te vermijden dat ook arbeiders ze zouden kunnen aanschaffen. Op die manier konden met het overschot aan geld landbewerkeren aangeworven en overgebracht worden. Spijts de tegenstand van de missionarissen zette hij door. De eerder geciteerde New Zealand Association werd tot een Company omgevormd en pioniers werden uitgezonden (1839). Van dat ogenblik ging alles zeer snel. Op 22 januari 1840 landde een groep kolonisten aan boord van de *Tory* in Port Nicholson aan de zuidpunt van het Noordeiland waar ze Wellington stichtten, de huidige hoofdstad. Uit angst voor een Franse bezetting riep Londen op 30 januari 1840 de soevereiniteit over Nieuw-Zeeland uit. Dat gebeurde dus op een ogenblik dat de Thierry's Compagnie colonisatrice nog moest geboren worden en Comte de la Garde's brochure nog niet verschenen was.

Met deze inbezitneming door Groot-Brittannië stemden de Verenigde Stammen in door de ondertekening op 6 februari van het Tractaat van Waitangi, waarbij beloofd werd het land in het bezit van de Maori's te laten. Nieuw-Zeeland werd dus Brits en niet Belgisch. Op 21 mei 1840 kreeg het het statuut van kolonie en zijn eerste gouverneur, Hobson, die zijn residentie tot in 1841 in Russell resideerde vestigde (daarna in Auckland). Omdat de Britten zich niet aan hun woord hielden duurde het echter niet lang vooraleer er in 1843 een eerste oorlog met de Maori's uitbrak.

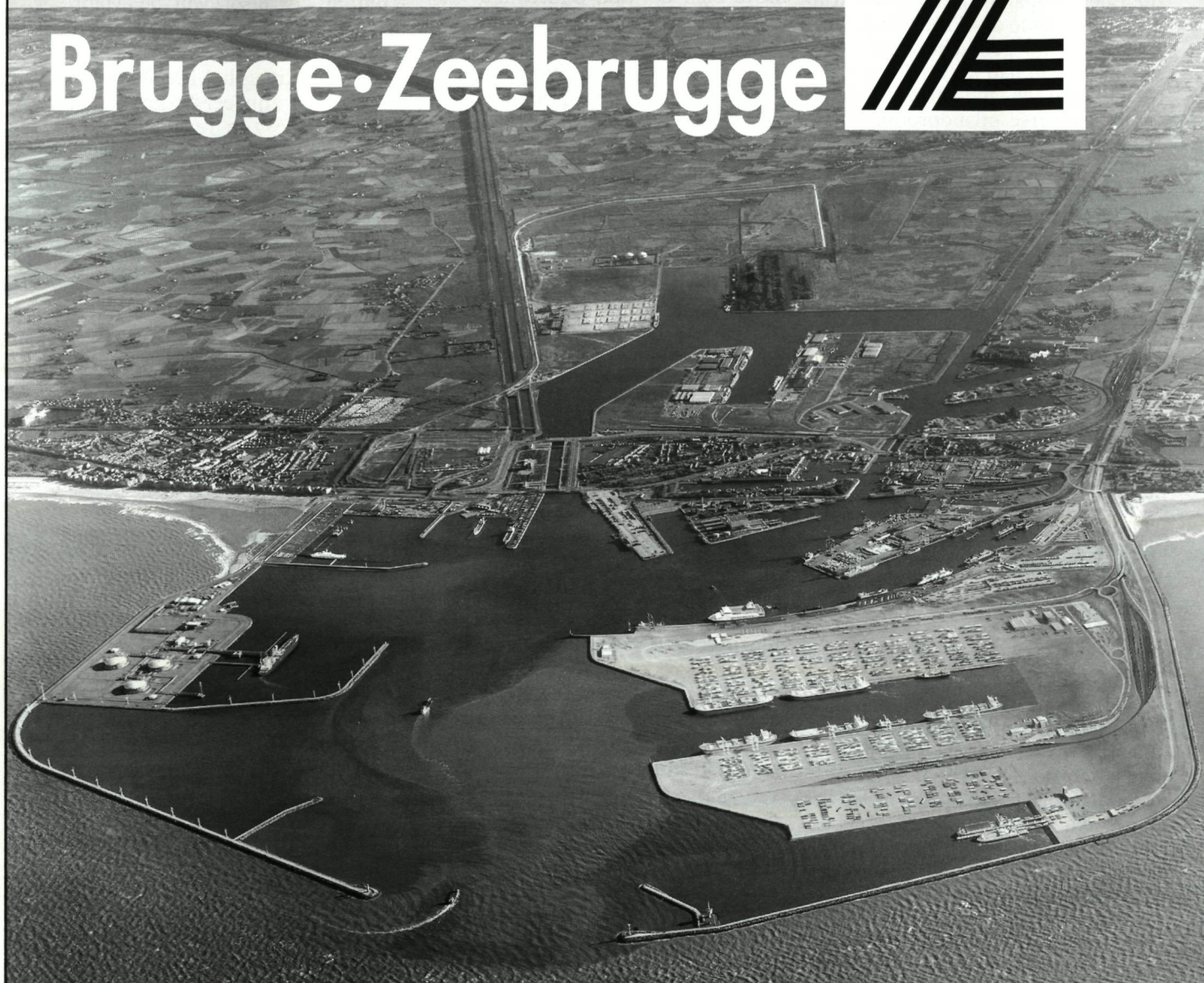
Wat de Thierry betrof, deze was -zoals de Fransen van Langlois trouwens- eraan voor al de moeite besteed aan zijn kolonisatieplan. Na de proclamatie van de Britse soevereiniteit was de bescherming er wel gekomen, maar alleen niet van de kant die hij gehoopt had. Zijn onderneming bleef weliswaar bestaan. Enkel waren de eigenaars of pachters nu Engelsen.

R. Thys

Bronnen

- Barraclough, E. *Flags of the World*. Warne, 1978. *
- Huetz de Lemps A. *Australie et Nouvelle-Zélande*. PUF, 1962.
- Monheim, Chr. *Belgische kolonisatieplannen*. Zaire Uitgaven, 1943.
- Polman, J. *Nieuw-Zeeland*. Winkler Prins, 6de druk, Elsevier, 1952.
- Roberts, G. *Atlas der Grote Ontdekkingen*. De Boer Maritiem, 1976
- Suggs, R.C. *Culturen van Polynesië*. Het Spectrum-Aula, 1967.
- Wynd, Ian. *Map History of Australia*. Oxford Univ., 1978.

Havenbestuur Brugge·Zeebrugge

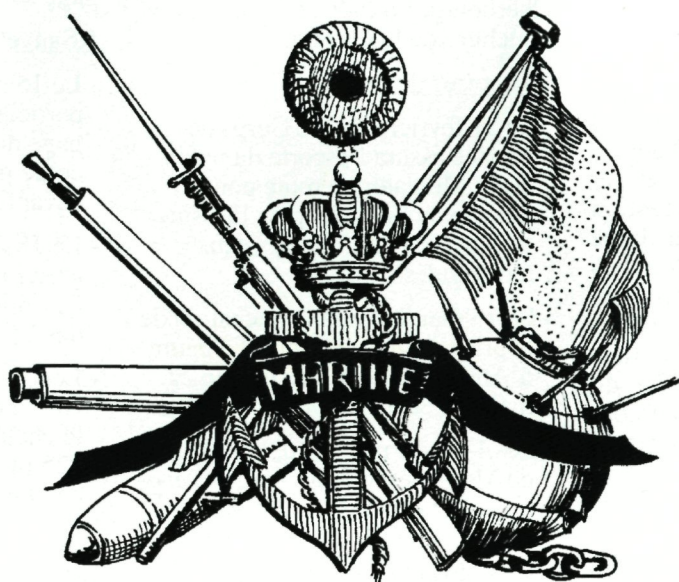


Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen nv

P. Vandammehuis
Isabellalaan 1
B-8380 Zeebrugge
tel. 050-54 32 11
fax 050-54 32 24

internet: <http://www.zeebruggeport.be>
e-mail: mbz@zeebruggeport.be

LES UNIFORMES DE LA MARINE BELGE DE 1830 A NOS JOURS (XII)



CORPS DE MARINE 1939-1940 (épilogue)

Prisonniers des Espagnols

Miranda de Ebro est un camp de concentration situé dans un cirque de montagnes à quelque trois heures de chemin de fer de Bilbao. Des prisonniers de droit commun et des républicains captifs y étaient internés. Une discipline implacable, une mauvaise nourriture et une hygiène déplorable caractérisaient ces lieux sinistres où pullulaient les parasites. Decarpentrie protesta contre le sort réservé à ses équipages, puis, se faisant accompagner par un représentant de la Croix-Rouge et par le consul de Belgique à Bilbao, fit constater, en présence de l'aumônier Leclef et du capitaine-commandant Delstanche, les conditions inadmissibles de cet internement. Leurs protestations trouvèrent un

écho favorable auprès du gouverneur militaire et nos marins furent bientôt transférés à la caserne d'Ordunna, où l'hygiène et la nourriture, ainsi que les conditions de détention étaient un peu meilleures. Un de nos hommes, le sous-officier Verburgh, paya toutefois de sa vie cette infortune, décédant de maladie et de malnutrition.

Decarpentrie et l'aumônier, par leurs démarches incessantes, obtinrent qu'en haut lieu on s'occupa d'essayer de rapatrier nos équipages.* Mais tout d'abord, afin de pallier aux déficiences de l'incarcération espagnole, l'Ambassade de Belgique alerta les entreprises belges qui avaient un siège en Espagne, lesquelles se mobilisèrent et pourvurent aux premiers besoins de nos jeunes marins qui, épuisés par la dure campagne

maritime qu'ils venaient d'endurer, avaient quasiment tout perdu. Puis les autorités espagnoles, dont le ministre de la Marine Salvador Moreno Fernandez, se montrèrent favorables à un rapatriement global. Des démarches furent entreprises dans ce sens auprès des autorités allemandes via l'Ambassade du Reich à Madrid, qui consentit à soumettre le cas à la commission d'armistice à Wiesbaden.

Après 10 mois de combat et 10 longs mois d'internement, le Corps de Marine fut rapatrié en mars 1941 et déféré à l'autorité d'occupation qui en fit le tri. Les officiers d'active prirent le chemin d'un «Oflog» en Allemagne, les marins wallons celui d'un «Stalag», tandis que tous les Flamands, conformément à la Flandern Politik du régime, purent rentrer libres dans leur foyer.

* Outre ces démarches, du côté d'Ostende, Monsieur Pros Vandenberg, éditeur du Visserijblad, fit de son côté de méritoires efforts pour obtenir la libération de tous les pêcheurs mobilisés au Corps de Marine.

Le gardiennage des six navires belges mis à la chaîne à Axpe (Bilbao) incombant à la Belgique et donc aux militaires du Corps de Marine, sept de nos marins échappèrent aux horreurs de l'internement aux fins de s'en occuper, et lorsque le Corps fut rapatrié quelques volontaires, redoutant la captivité en Allemagne, restèrent en Espagne pour s'acquitter de cette surveillance. Demeurèrent à bord les lieutenants Jadot, Van Vaerenberg et Massart ainsi que le 1er maître Dautrepoint. A une exception près, ils y restèrent toute la durée de la guerre et ramenèrent les unités à Ostende en 1946. Ce détachement fut administré par le Gouvernement belge reconstitué à Londres (en octobre 1940, dès l'arrivée du Premier ministre Pierlot, accompagné du ministre Spaak) et ce à partir du 1er mars 1941; ses membres furent considérés comme régulièrement en activité de service à bord d'unités militaires belges à la chaîne dans un pays neutre (signé: Gutt, ministre de la Défense Nationale).

Entre-temps le lieutenant Massart, avec l'accord de ses collègues, parvint à passer au Portugal et de là à gagner la Grande-Bretagne, où il put renseigner les autorités belges. On est dès lors en droit de se poser un certain nombre de questions et notamment pourquoi et comment le Gouvernement belge de Londres fit tant de difficultés à notre brave lieutenant Billet, acharné à reformer la marine militaire belge en Grande-Bretagne, alors qu'elle existait bel et bien (en tout cas sur papier) en tant qu'unité appartenant à et gérée administrativement par la Défense Nationale de Londres. Nous tenterons un jour d'y donner une explication, mais comme aurait dit Kipling: «Ceci est une autre histoire!».

Résumé des faits d'armes, de bravoure et de sauvetage du Corps de Marine 1939-1940

1. Guerre des Mines

Entre le mois de novembre 1939 et le 10 mai 1940, soit en 6 mois de temps, le Corps de Marine détruisit ou coula à coups de canon dans nos eaux territoriales, pas moins de 81 mines dérivantes; elle neutralisa en outre diverses mines échouées sur

nos plages et dans nos ports. Après le 10 mai, sous le feu de l'ennemi, nos chalutiers armés, une fois transformés en dragueurs de mines par la Marine française, effectuèrent de réelles missions de dragage de mines devant les ports de Lorient, Cherbourg, La Pallice et dans l'embouchure de la Gironde.

2. Escortes de navires

- Le 21 février 1940 le Corps de Marine assura l'escorte du navire-école Mercator en route pour sa 20ième croisière, depuis Flessingue jusqu'à la limite des eaux territoriales.
- Le 15 mai il assura l'évacuation de la prise de guerre Sigurd Falbaum d'Anvers à Zeebruges puis le 22 mai de Zeebruges vers les Downs.
- Les 17 et 19 mai 1940, le Corps de Marine escorta les cargos Turquoise et Améthyste de l'Armement Cockerill, évacués d'Ostende vers Dieppe.
- Le 22 mai, escorte du navire évacuant le général Pouleur, commandant la circonscription militaire d'Anvers, et son Etat-major, vers les Downs en Grande-Bretagne puis vers Caen en Normandie.
- Le 29 mai, remorquage du John P. Best et du Valentin Letzer de Folkestone à Dartmouth.
- Le 16 juin, escorte et défense antiaérienne du paquebot français Champlain à La Pallice.
- Le 18 juin, escorte et remorquage du patrouilleur français La Cherbougeoise de Lorient à la Gironde.

3. Patrouilles d'arraisonnement

Le Corps de Marine assura depuis le 15 novembre 1939 journellement des patrouilles de surveillance le long de la côte belge et arraisonna 24 navires marchands de passage dans nos eaux territoriales. Le 9 avril il occupa militairement deux navires danois mis à la chaîne à Anvers, le ss Java et le ss Gorm; puis le 19 mai il prit en charge la prise de guerre Sigurd Falbaum.

4. Naufrages

Le 13 mai la prise danoise, le ss Gorm, armé par le Corps de Marine, sauta sur une mine au large de Zeebruges; l'équipage et son com-

mandant furent repêchés par un remorqueur de l'Etat.

Le 21 mai l'Aloha est bombardé de nuit au large d'Ostende et est perdu corps et biens; le commandant, les officiers et les 11 hommes d'équipage sont portés disparus.

5. Sauvetages

- Le 15 mai le Corps de Marine participa au sauvetage de l'équipage du navire italien Foscolo, coulé par bombardement aérien devant l'embouchure du Zwin.
- Le 18 mai, sauvetage du cargo grec Eugenia, bombardé par l'aviation allemande sur le banc des Wielingen.
- Les 29 et 30 mai le patrouilleur A6, le navire de pilotage P16 et le chalutier armé H75 sauvèrent 725 militaires alliés de la poche de Dunkerque.
- Le 16 juin le Corps participa au sauvetage des équipages et troupes embarquées du paquebot français Champlain, coulé par mine devant La Pallice.
- Les 19 et 21 juin, il sauva les équipages des cargos français, le ss Mexique et le ss Mercedita, sautés sur des mines dans l'embouchure de la Gironde.

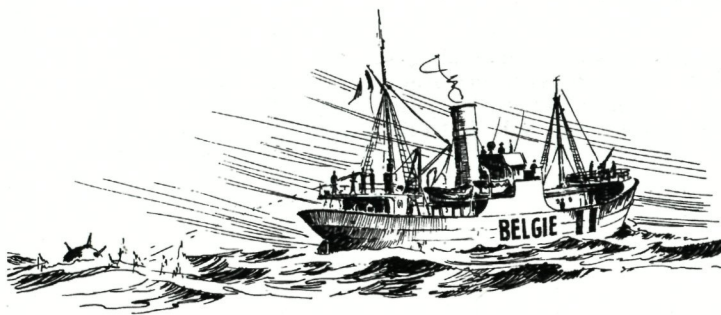
6. Tués et blessés dans les rangs du Corps de Marine

- Le 11 mai, à Ostende, lors d'une patrouille lancée de nuit à la recherche d'aviateurs allemands abattus, un matelot (?) est blessé d'une balle dans le cou.
- Le 14 mai, à Anvers, les matelots Grijspeerd et Bordale sont blessés à bord d'une vedette, par le feu ouvert par erreur par des troupes françaises.
- Le 21 mai, au large d'Ostende, deux officiers et onze matelots du yacht armé Aloha perdent la vie, lorsque leur bateau est atteint de plein fouet par une bombe d'avion.
- Le 30 mai, à Dunkerque, le 1er maître Hermie du patrouilleur A4 a le bras droit emporté par un éclat de bombe.
- Le 20 juin, le second maître Rascar du Tender I est blessé lors d'une attaque aérienne par une balle de mitrailleuse.

7. Sous le feu de l'ennemi

Le Corps de Marine fut pris sous le feu de l'ennemi et sous d'intenses bombardements aériens:

- Du 10 au 21 mai à Ostende et en mer par bombardement aérien.
- Le 13 mai au large de Zeebruges par explosion de mine.
- Le 14 mai sur l'Escaut à Doel et à Saeftinge.
- Le 23 mai dans le Paardenmarkt par torpillage.
- Les 29 et 30 mai et les 2 et 3 juin à Dunkerque par bombardement aérien.
- Du 14 au 18 juin à Lorient par bombardement aérien.
- Le 20 juin à La Pallice par bombardement aérien.
- Le 25 juin en mer par bombardement aérien.



Distinctions honorifiques attribuées au Corps de Marine

25 Croix de Guerre 1940 furent décernées aux équipages du Corps de Marine.

Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold II:

Premier Maître Hermie, Matelot Grijspeerd, Second Maître Seeger, M. Bossier, F. Bentheim, A. Jehin et F. Burdo; le Lieutenant Graré.

Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold avec Palme: Capitaine de complément Prion, Lieutenant Van Vaerenbergh.

Croix de Commandeur de l'Ordre de Léopold II (1939):
Major Decarpentrie.

Médaille Militaire: Matelot Debakker.

Conclusion

Je me rends bien compte que d'avoir exhumé les mésaventures maritimes de cette poignée de braves, est dérisoire en regard du drame qui s'est abattu sur l'Europe par la ful-

gurante victoire de l'Allemagne, anéantissant en quelques semaines la puissance militaire et navale de la France.

Ce n'est pas un épisode de l'histoire de la Marine belge que j'ai voulu exalter -cette Marine qui à l'échelle du monde n'a jamais pesé, ni ne pèsera jamais- mais bien, comme un devoir de mémoire, l'histoire de ces marins dont le courage, la détermination et la fidélité à leur engagement n'ont jamais été suffisamment reconnus ni salués. Presque tous, réservistes et appelés sous les armes, étaient des marins professionnels en provenance de la marchande ou de la pêche; improvisés marins militaires, ils ont donné le meilleur d'eux-mêmes et fait pro-

Citations

Le Corps de Marine est cité à l'ordre du jour de la Base Maritime pour actions de déminage.

1ère citation: Le Sous-Lieutenant Van Vaerenbergh
Le Second Maître Keteleers
Les QMT Vercruyssen et Cattoor
Le Matelot Gauwaert

2ième citation: Le Capitaine-Commandant Van Strijdonck
Le Sous-Lieutenant Van Vaerenbergh

Citation à l'ordre du jour de l'Armée française

«Le chalutier armé H75, commandé par le Second Maître Rascar a été un des derniers bâtiments à prendre les rescapés de Dunkerque, a embarqué sous le feu de l'ennemi, dans la nuit du 2 au 3 juin 1940, 240 officiers et soldats français».

Citation à l'ordre du Corps d'Armée française

Le patrouilleur A5, le chalutier armé Z25 et le P16 pour leur participation à l'évacuation de Dunkerque.

Citation à l'ordre du jour de l'Armée belge (A.R. du 27.11.1947)

«Pour le courage et l'endurance montrés du 10 mai au 25 juin 1940, lorsqu'il accomplit avec succès de nombreuses missions d'évacuation de Belgique et de France en Grande-Bretagne, et pour sa coopération active lors des opérations de la marine française du 25 mai au 25 juin».

Cette citation donne droit à apposer sur l'étendard la citation: **Bataille de Belgique 1940/Slag van België 1940.**



Nos démineurs à l'honneur.

Le 12 février 1940, sur la place d'armes d'Ostende le Général Glorie Commandant de la Base Maritime décore les démineurs pour acte de courage.

De gauche à droite: le capitaine Samijn du «Service de destruction des munitions», le major de marine Henry Decarpentrie, Chef de Corps, le lieutenant de marine Graré, le matelot Debakker. Ces trois derniers «pour avoir en plein hiver, par mer houleuse, au péril de leur vie, dégagé une mine dérivante engagé dans les pilliers de l'estacade Ouest de l'entrée du port».

Photo: © Antony - Ostende

prement leur métier. Ne furent-ils pas la dernière et peut-être l'unique unité militaire belge complète à poursuivre leur mission jusqu'à la fin des combats sur le continent? Pour eux la guerre commença dès septembre 1939 et se poursuivit jusqu'au 25 juin 1940, date de la proclamation de l'armistice français.

Si leur apport au déroulement des combats défensifs ne fut pas très significatif ni déterminant, ils ont, dans le créneau qui leur était réservé, rempli leur mission et personne n'aurait pu faire mieux qu'eux, aussi pauvrement armés, non entraînés militairement, et équipés de manière aussi hétéroclite d'une «poussière navale» sans valeur militaire.

Juillet 2001

CPV (hre) J.-C. Liénart



DE SLAG BIJ JUTLAND (I)

"Our new Navy is preparing now; it can scarcely be said, as regards its material, to be yet ready. The day of grace is still with us - or with those who shall be the future Captains and Admirals. There is time yet for study; there is time to imbibe the experience of the past, to become imbued, steeped, in the eternal principles of war, by the study of its history and of the maxims of its masters. But the time of preparation will pass; some day the time of action will come."

Mahan: Naval Administration and Warfare (1888)

De strategische achtergrond

Gezien Duitsland de pre-1914 bewapeningswedloop had verloren van Engeland, werd het geconfronteerd met de tactische uitdaging hoe de Grand Fleet (GF) te neutraliseren. De Royal Navy was immers numeriek te sterk om ze rechtstreeks te confronteren. Noch de Britse noch de Duitse marine wensten trouwens een directe confrontatie. De Britten waren vooral begaan met de beveiliging van hun handelsroutes; de Duitsers daarentegen hoopten dat het gebruik van mijnen en vooral de inzet van het onderzeebootwapen graduueel het Britse numerieke overwicht zou teniet doen. Op die manier kon een eventuele confrontatie plaatsgrijpen met gelijke kans.

Admiraal Jellicoe stelde 4 objectieven voor de Britse vloot:

- het onbetwist gebruik van de maritieme verbindingswegen verzekeren, een vitaal belang voor een eilandnatie die volledig voor haar overleving afhankelijk is van overzee;
- een continue economische druk uitoefenen op een tegenstander door het vergrendelen van zijn maritieme verbindingswegen;
- het transport van expeditietroepen verzekeren;
- de invasie van het nationaal territorium verhinderen.

Onmiddellijk na het uitbreken van de oorlog stelden de Britten een economische blokkade van Duitsland in. De bedoeling was de aanvoer van voorraden te verhinderen. De Britse eilanden vormden hierbij een enorme barrière. Slechts via twee routes konden deze voorraden Duitse havens bereiken, namelijk door de Dover straits en het Kanaal of via een route ten noorden van Schotland. Reeds op 2 oktober 1914 verklaarde de Britse admiraliteit dat het noodzakelijk was om aan de uitgang van het Nauw van Kales aan de Noordzee een groot mijnenveld te leggen met een nauw gecontroleerde vaargeul dwars door de Engelse territoriale wateren. Ten noorden van Schotland was er een gebied van ongeveer 200.000 vierkante mijl dat bewaakt diende te worden. Deze taak was weggelegd aan een eskader hulpkruisers.

Alle schepen die andere routes wilden volgen dan diegene die voorgeschreven waren door de Admiraliteit deden dit op eigen risico en liepen daadwerkelijk groot gevaar. Tevens werden alle schepen doorzocht. Tijdens de eerste oorlogsmaanden werden vooral wapens en munitie in beslag genomen, maar de lijst van verboden goederen werd alsmear uitgebreid totdat het punt werd bereikt waarop alle materialen de oorlogsindustrie van de vijand konden helpen: de import van goederen in Duitsland lag dus volledig stil. Het belemmeren van de vrije



Admiraal Jellicoe

doorgang voor handelsdoeleinden gaf echter aanleiding tot belangrijke problemen bij de neutrale staten, in het bijzonder de Verenigde Staten die hun handelsmogelijkheden beknot zagen door de Britse blokkadepolitiek. Desalniettemin was deze blokkade zeer effectief. Gedurende het jaar 1915 werden meer dan 3000 schepen gepraaid en geïnspecteerd door Britse patrouilles. Hierbij werden 743 schepen voor verdere inspectie naar Engelse havens gestuurd.

De Duitse vloot was vooral defensief ingesteld. Noch in aantal noch in slagkracht was ze voldoende capabel om de vijandelijke handelsvloot aan te vallen. Alle oppervlakte-raiders die sedert het begin van het conflict waren ingezet, waren reeds tegen 1915 geëlimineerd. Keizer Wilhelm II, die de HSF (Hochseeflotte) als zijn privé-collectie oorlogsschepen beschouwde, verbood verdere risico's te nemen, nadat de Blücher in januari 1915 tijdens de slag bij de Doggersbank verloren ging na een onsuccesvolle raid op de Engelse kust.

Nadien startte Duitsland vanaf 4 februari 1915 een ongelimiteerde U-boot blokkade van Engeland. Dit leidde tot zeer goede resultaten totdat de Verenigde Staten druk uitoefenden op Duitsland om de activiteiten van de onderzeeboten te beperken, vooral na het zinken van passagiersschepen met Amerikaanse staatsburgers aan boord, zoals de Lusitania (7/5/1915), de Arabic (19/8/1915) en de Sussex (24/3/1916). De Duitse politici vreesden dat de Verenigde Staten n.a.v. het torpederen van de Sussex ondanks hun isolationisme actief zouden gaan deelnemen aan de oorlog. Vanaf april 1916 werd het onderzeebootwapen tegen de koopvaardij dan ook veel beperkter ingezet.

Admiraal Scheer, C-in-C van de HSF vanaf januari 1916, analyseerde de vergissingen begaan tijdens de raid op Yarmouth op 25 april en besloot de onderzeeboten

te integreren in zijn plannen. Twee onderzeeboten lagen in hinderlaag in de Pentland Firth en niet minder dan 8 U-boten lagen te wachten op Beatty in de Firth of Forth. Drie U-boot mijnenleggers legden mijnen vóór diezelfde Firth of Forth, de Moray Firth en de Orkney Islands, terwijl nog 1 OZB vóór Peterhead en 2 vóór Humber in positie lagen. Tevens hoopte Scheer dat Zeppelinverkenning hem een beter inzicht zou geven in de vijandelijke bewegingen. Oorspronkelijk had hij zijn operatie gepland voor 17 mei 1916, maar ze werd uitgesteld omdat de reparaties aan de slagkruiser Seydlitz langer duurden dan verwacht. De uiterlijk laatst geplande dag werd dan 29 mei, maar deze dag was meteorologisch ongeschikt voor de Zeppelins. Dit was uitermate problematisch, want op 1 juni zouden de U-boten genoodzaakt zijn hun acties vóór de Engelse kust te stoppen wegens logistieke tekorten. Indien de U-boot hinderlaag wilde lukken, moest Scheer de HSF uiterlijk op 31 mei zee laten kiezen. Aangezien er geen luchtverkenning voorhanden was, werd een compromisplan ontwikkeld. De verkennende slagkruisers en lichte kruisers o.l.v. admiraal Hipper zouden tot Noorwegen opstomen om er de Britse scheepvaart te onderscheppen, terwijl de slagschepen op 60 mijl zouden volgen. Dit moest Jellicoe en Beatty over de U-boten lokken en wie weet kon op die manier Beatty te ver vooruit lopen op Jellicoe, zodat de HSF op een evenwaardiger tegenstander kon stuiten.



Admiral Scheer

Admiraal Scheer

Samenstelling van de vloeten

Bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog waren de volgende scheepstypes in gebruik:

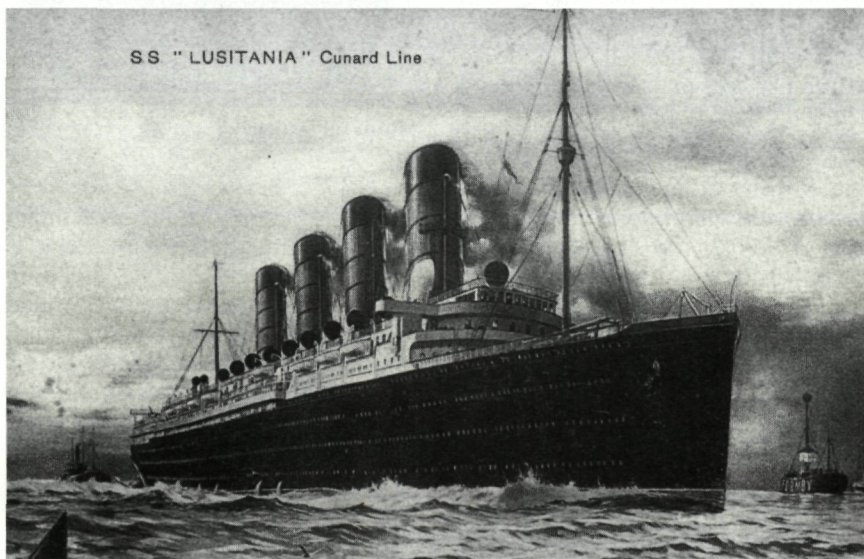
Slagschepen: zwaar bewapend en gepantserd maar relatief traag; ontworpen om de sterkste vijandelijke schepen te trotseren.

Slagkruisers: zwaar bewapend en snel, maar relatief licht gepantserd; deze schepen waren ontworpen om kruisers te ondersteunen in hun verkennende rol en vijandelijke kruisers te vernietigen; de lichte bepantsering maakte hen echter ongeschikt om het tegen slagschepen op te nemen.

Zware kruisers: medium bewapende schepen met zeer lichte bepantsering, ontworpen om patrouilletaken te ondernemen op de oceanen en de koopvaardij te beschermen tegen vijandelijke raiders.

Lichte kruisers: snelle, lichtbewapende schepen ontworpen als verkenners voor de slagschepen en om lichte vijandelijke strijdkrachten aan te vallen.

Torpedoboten: enkel ontworpen om torpedoaanvallen op zware schepen uit te voeren; later werden ze vervangen door destroyers.



De «Lusitania» van de Cunard Line

Destroyers: (oorspronkelijk torpedoboot-destroyers genoemd) zeer snelle en manoeuvreerbare schepen die ontworpen waren om slagschepen en slagkruisers te beschermen tegen torpedoboten en zelf torpedo-aanvallen uit te voeren op vijandelijke slagschepen.

Mijnenleggers: 2 types waren in gebruik: snelle schepen om mijnen te leggen vóór vijandelijke havens en langzame schepen met de benodigde capaciteit om defensieve mijnenvelden te leggen vóór vriendelijke havens en in vijandelijke transit areas.

Mijnenvegers: meestal omgebouwde vissersschepen wier taak het was een vaargeul te vegen door vijandelijke mijnenvelden gelegd in de routes naar de marinebasissen.

Onderzeeboten: ontworpen om vóór de vijandelijke basissen te opereren in een verkennende rol en doelen aan te vallen buiten het bereik van de oppervlaktevloot.

De uitgebalanceerde Task Force voor operaties gedurende de eerste wereldoorlog was de zogenaamde Battle Fleet, die bestond uit slagschepen, voorafgegaan door slagkruisers, beide geëscorteerd door destroyers en voorafgegaan door een screen van lichte kruisers in hun verkennende rol vóór de hoofdmacht.

Tevens werden de vloten aangevuld met:

Watervliegtuigcarriers: deze schepen hadden een beperkt aantal vliegtuigen aan boord voor verkenningdoeleinden.

Monitors: schepen met een geringe diepgang en zware bewapening die ingezet werden om vijandelijke doelen op de kust aan te vallen.

ASW-schepen: de ontwikkeling van het Duits onderzeebootwapen als een raider maakte het nodig specifieke schepen te ontwerpen voor ASW-operaties; deze bestonden voornamelijk uit destroyers, korvetten, patrouillevaartuigen en trawlers uitgerust met hydrophones, explosieve sweeps en dieptebommen.

Vliegtuigen: hoofdzakelijk gebruikt in een verkennende rol voor ASW-operaties, gezien geen wapens voorhanden waren om een ondergedoken

U-boot te vernietigen; luchtschepen en bemande ballonnen werden eveneens gebruikt in een verkenningssrol.

Snelle motorboten: ingezet om met torpedo's of kanonnen kustkonnivoen of lichte vijandelijke strijdkrachten aan te vallen.

Bewapende koopvaardijsschepen: passagiersschepen bewapend en ingezet voor blokkade-opdrachten en om handelsschepen te beschermen.

Intelligence

De inlichtingendienst van de Britse admiraliteit beschikte over een zeer goede cryptografische dienst (Room 40). Wel dient vermeld dat de Russen hen hierbij hadden geholpen, vermits zij de hand gelegd hadden op het codeboek van de kruiser Magdeburg die in de mist aan de grond liep in de Finse Golf op 27 aug 1914 en verlaten werd door de bemanning. De Duitsers hebben zeer lang het feit veronachtzaamd dat de Admiraliteit hun radiotelegrammen kon decoderen. Bijna altijd waren de Engelsen dus goed geïnformeerd, maar soms was de informatie te schaars of werd ze te laat ontcijferd om effectief succes te kunnen hebben. Verder was de Admiraliteit, dankzij een radiogoniometrisch netwerk, reeds vanaf oktober 1914 in staat om de positie van een Duits zendstation te bepalen omdat deze stations een typisch geluid produceerden.

Dankzij deze excellente inlichtingen had de Royal Navy dus reeds lang de Hochseeflotte moeten confronteren om ze met een verpletterend overwicht te vernietigen. Dat Jellicoe dit niet kon verwezenlijken is te wijten aan verschillende oorzaken, onder meer de somtijds verre verwijdering van de thuisbasissen, enkele foute commandobeslissingen en organisatorische redenen binnen de Admiraliteit.

Verscheidene keren veronachtzaamden de Duitsers het feit dat hun telegrammen werden gedecodeerd; dit was ondermeer het geval op 16 december 1914: bombardement van Scarborough, 24 januari 1915: slag bij de Dogger Bank, 25 april 1916:



Admiraal Beatty

NOUS LES TENONS!

L'Amiral Sir David Beatty, qui commande aujourd'hui la Flotte Britannique est l'idole de ses hommes. Il est l'incarnation du courage et de la ténacité britannique et sous sa direction les glorieuses traditions de la marine britannique seront noblement maintenues.

WIJ HEBBEN ZE VAST!

Admiraal Sir David Beatty, die bevel voerde gedurende de beroemde Britse zegepraal van Jutland, wordt door zijn mannen aanbeden. Hij belichaamt de Britse dapperheid en aanhoudendheid, en onder zijn geleide zal de glorieuze traditie van de Britse zeemacht voortgezet worden.

bombardement van Yarmouth en 31 mei 1916: slag bij Jutland.

Het gebruik van nieuw cijfermateriaal door de Duitsers was er de oorzaak van dat Room 40 van de Admiraliteit pas omstreeks 18h40 op 31 mei 1916 de code kon breken. Reeds eerdere ontcijferde berichten op 29 en 30 mei hadden aangetoond dat er belangrijke scheepsbewegingen waren, zodat Jellicoe en Beatty het order gaven aan de Grand Fleet om uit te varen. De HSF bevond zich op de Jade-rivier en C-in-C Scheer veranderde zijn call-sign van "DK" naar "RA", wat gebruikt werd door het vlaggenschip op zee. Admiraal Scheer's call-sign "DK" ging als misleiding naar Wilhelms-haven en werd misgeïnterpreteerd door de directeur operaties van de Admiraliteit die een telegram zond naar de vloot met de boodschap dat Scheer zijn operatie had uitgesteld en zich nog steeds te Wilhelmshaven bevond. Jellicoe ontving deze boodschap en verkeerde dus in de overtuiging dat hij niet overhaast tewerk moest gaan.

Wapensystemen

De torpedo

De torpedo verscheen voor het eerst in een praktische uitvoering omstreeks 1880. Een ware revolutie werd tweeweggebracht in de zee-

tactiek. Immers, voor de eerste maal kon een kleiner schip ingezet worden tegen grotere vijanden en ze met succes vernietigen. Alhoewel de initiële radius van de eerste torpedo's slechts 300 yards bedroeg, was die omstreeks 1914 reeds opgeklimmen tot 10.000 yards.

De Engelse doctrine inzake het gebruik van torpedo's was eerder defensief dan offensief ingesteld, want zowel op het gebied van aantallen, kwaliteit als flottielje-organisatie waren de Duitsers sterker. De Britse 21in Mk II had een kleinere oorlogskop dan zijn Duitse tegenhanger 19.7in Type G en de performantie lag eveneens lager, namelijk 5.000 yards à 35 knopen met een 400lb oorlogskop tegen 6.560 yards à 36 knopen met een 440lb oorlogskop. Een compromis drong zich op tussen lading, snelheid en dracht van de torpedo's opdat de flotieljes torpedoboten praktischer zouden kunnen samenwerken met de slagschepen. Weldra konden de meeste torpedo's gelanceerd worden vanop 10.000 yards met een snelheid van 29 knopen, een afstand-/snelheidsvergelijking die enige kans op doeltreffen bood. In die tijd werden torpedo's aangedreven met samengeperste lucht zodat hun belenbanen duidelijk zichtbaar waren en de schepen konden manoeuvreren om ze te ontwijken. Het uiteindelijke doel bestond erin onderbrekingen te veroorzaken. De formaties slagschepen zouden in verwarring geraken en manoeuvres uitvoeren om torpedo's te ontwijken zodat

het vuurgevecht moeilijkheden zou ondervinden door constante peilingen en afstands aanpassingen.

De Duitsers als zwakkere partij benadrukten de offensieve rol. De Engelsen, die over een grotere vuurkracht beschikten, benadrukten het defensief karakter van hun torpedo-bootjagers. De voornaamste taak van de Britse destroyers bestond er dus in vijandelijke torpedoaanvallen op de slagschepen te stoppen. Zelf torpedoaanvallen uitvoeren werd als bijkomstig beschouwd, tenzij mogelijke doelen zichzelf presenteerden.

Een van de countermeasures die gebruikt werden tegen dit wapen, was het aanbrengen van antitorpedonetten tegen de scheepswand. Tijdens een vuurgevecht werd dit al gauw als een bijkomstig gevaar ervaren. Immers, bij treffers braken de steunpunten gemakkelijk af en dreigden de netten in de schroeven terecht te komen.

De luchtschepen (Zeppelins)

Bij het begin van de oorlog beschikte de Duitse Marine slechts over 3 luchtschepen. De bemanning bestond uit 21 man en was maritiem georganiseerd. De bewapening bestond uit 2 mitrailleurs, aangevuld met een kanon van 20 mm. De bommen capaciteit varieerde naargelang het type Zeppelin en een nuttige lading van 38 ton kon worden meegenomen in functie van de atmosferische omstandigheden. Meestal werd een combinatie van brandbommen en explosieve bommen van

100, 200 of 300 kg meegenomen. De snelheid bedroeg 110 km/hr.

De hoofdrol van de Zeppelins was luchtverkenning; dikwijls duurden vluchten zelfs 24 uur of langer. Dit was de voornaamste reden waarom de marine deze luchtschepen mocht gebruiken. De landmacht kon inderdaad wegens de stellingenoorlog geen effectief gebruik meer maken van dit type wapen en anderzijds was er de ontwikkeling van het vliegtuig dat een gevaarlijke tegenstander betekende voor deze met waterstofgas gevulde luchtschepen. Vliegtuigen waren niet geschikt voor een verkenningsopdracht boven zee, gezien ze technisch niet in staat waren de grote afstanden over de Noordzee af te leggen en de oppervlaktevloot correcte inlichtingen door te seinen betreffende vijandelijke bewegingen.

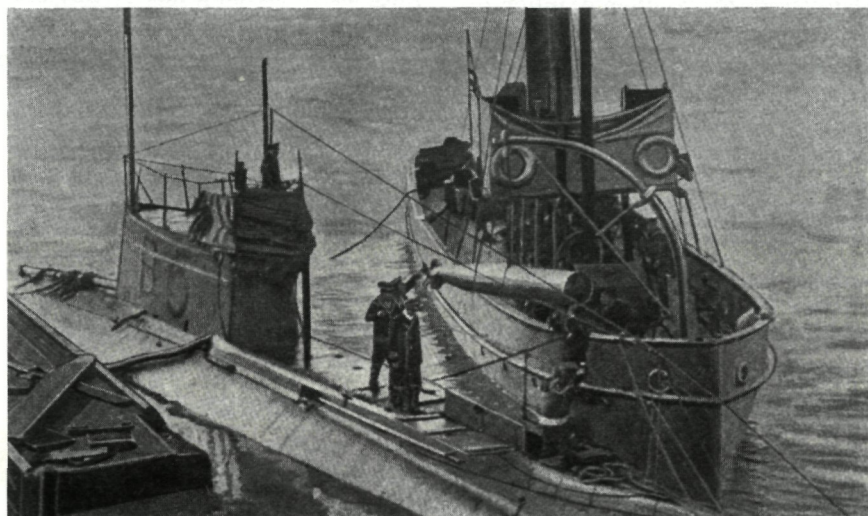
Van de 61 Zeppelins die gedurende Wereldoorlog I bij de Duitse Marine in gebruik waren, waren er uiteindelijk nog 10 beschikbaar. Zeventien schepen werden vernield door de vijand, 28 gingen verloren tijdens landingen of andere calamiteiten. Zes werden buitgemaakt en 6 werden intern ontwapend bij buitengebruikstelling.

De Royal Navy van haar kant erkende wel het belang van luchtschepen maar slaagde er niet in een luchtwaardig schip te bouwen. Winston Churchill, toenmalig First Lord of the Admiralty, steunde echter volledig het plan om luchtvaartuigen te bouwen voor de Royal Navy en tegen 1914 waren er reeds over de 100 vliegtuigen in dienst van de Royal Naval Air Service; deze vliegtuigen konden echter enkel ingezet worden voor kustpatrouilles. Vervolgens ontwikkelde de Royal Navy het vliegdekschip om haar vliegtuigen samen met de vloot te laten opereren. Tijdens de slag bij Jutland had HMS Engadine een aantal watervliegtuigen aan boord om verkenningsvluchten uit te voeren.

wordt vervolgd

Foto's: collectie J.-C. Vanbostal

ILZ P. Depoorter



De onderzeeboot B6 tijdens het laden van torpedo's

Pour que le souvenir ne se perde...

Trois héros de la mer à l'honneur

Le Comité organisateur de la Journée des Marins 2001 à Anvers a eu le privilège de bénéficier de la bienveillance de la météo et de réunir en date du vendredi 31 août, sous un soleil d'Austerlitz, une nombreuse assistance au quai Tavernier, devant le monument dédié aux morts des deux guerres. Le capitaine au long cours Roger Smet, directeur honoraire de l'Ecole supérieure de navigation et président du comité, avait invité du beau monde d'aujourd'hui et d'autrefois. Des retraités et des actifs avec en tête l'amiral de division Hellemans, nouveau chef d'état-major de la Marine, tandis que les vétérans entouraient le capitaine au long cours Buysens, président de la Fraternelle royale des marins belges de la marine marchande des guerres de 14-18 et 40-45. Au rayon des veuves Madame Solange Colson, épouse de feu le capitaine au long cours Colson qui participa activement à la libération de la métropole en 1944, ainsi que les familles de l'amiral André Schlim et des capitaines Marcel Goergen et Gustave Gille, étaient fidèles au souvenir des héros à l'honneur lors de cette mémorable journée. Le Roi s'était fait représenter par le capitaine de vaisseau BEM Gilbert Van Knippenberg.

C'est l'animateur dévoué du Corps des Cadets, le président Voet, qui remplissait la tâche de chef de protocole et annonça les trois orateurs: le capitaine Roger Smet, Leo baron Delwaide, échevin du port d'Anvers, et le président Pierre Smet du KVVNA (Fédération royale des associations patriotiques d'Anvers). Les deux premiers orateurs précisèrent la signification et la portée de la carrière des héros de la cérémonie. Le troisième apporta l'hommage des frères d'armes aux marins dis-

parus. Le programme fut complété par d'abondants dépôts de fleurs au nom du Roi, des autorités militaires et civiles ainsi que de divers organismes privés. La musique de la Marine, sous la direction de Peter Snellinckx, contribua à la solennité de la cérémonie.

A l'hôtel de ville

La cérémonie du quai Tavernier fut suivie d'une réception à l'hôtel de ville où l'échevin du port Delwaide, dans un discours bien charpenté, détailla les carrières et mérites des héros défunts à l'honneur cette année. L'amiral André Schlim, ancien volontaire de la Royal Navy, qui participa à bord du croiseur Charybdis à la périlleuse escorte de convois menacés sur les principaux itinéraires surveillés par les U-Booten de l'amiral Doenitz; il fut également à l'honneur lors du débarquement à Salerne, prélude de la conquête de l'Italie par les alliés, et après la guerre comme commandant de dragueurs; à sa retraite il devint conseiller du Prince Laurent, capitaine de frégate. Le capitaine au long cours Marcel Goergen, quant à lui, fut premier officier du Mokambo quand l'insécurité régna sur toutes les mers du globe. Il échappa de justesse à la mort lorsque son bâtiment fut torpillé -pour la seconde fois!- le 31 avril 1943 par l'ennemi au large de Freetown; la paix revenue, lorsqu'il se trouvait à bord d'un yacht en Méditerranée, le feu se déclara et les passagers ne durent leur salut qu'au sang-froid du capitaine Goergen. Le capitaine Gustave Gille complète le trio des marins dont la mémoire fut évoquée; il fit ses débuts à bord du

Mercator et poursuivit sa carrière de marin audacieux pendant la guerre lorsque les navires d'escorte affrontaient la «Kriegsmarine» sur toutes les principales routes maritimes; le danger était double: les torpilles d'une part, les mines d'autre part; Gille pratiqua les routes de l'Atlantique et du Pacifique et remplit de dangereuses missions dans les mers glacées du nord empruntées par les convois de Mourmansk pour approvisionner les soviétiques aux abois; à l'occasion du premier torpillage du Mokambo, le 2 juin 1941 au NO de l'Irlande, après qu'une grande partie de l'équipage eut quitté le bateau, Gille remonta à bord du navire en feu -chargé de bombes d'aviation et de 50 tonnes de munitions!- et participa activement à éteindre le feu et à sauver ainsi le navire; la paix revenue il termina sa brillante carrière comme pilote.

Les trois marins dont la mémoire fut évoquée au cours de la Journée des Marins 2001 étaient taillés dans le bois dont on fait les héros méritants! L'échevin Delwaide remit aux familles, au nom de la ville d'Anvers, une médaille spécialement frappée tandis que le capitaine Smet fleurissait les apparentés.

Grâce au président du Comité organisateur le souvenir des héros défunts ne se perdra pas....

P. Eygenraam



Een greep uit de diensten van
DE CENTRALE DIENST
voor **SOCIALE**
en **CULTURELE ACTIE**

Un aperçu des services de
L'OFFICE CENTRAL
d'**ACTION SOCIALE**
et **CULTURELLE**



SOCIALE DIENST
SERVICE SOCIAL

Ten behoeve van
de leden van de
militaire gemeenschap

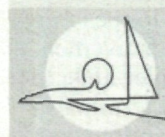
Voor alle verdere informatie
kunt u terecht bij
de Directie Informatie
en Communicatie



WINKELS
MAGASINS

Au profit des membres
de la communauté militaire

Pour tous renseignements
complémentaires adressez-vous
à la Direction Information
et Communication



VAKANTIES
VACANCES

CDSKA
Leuvensesteenweg 392
1030 Brussel

OCASC
Chaussée de Louvain 392
1030 Bruxelles



FAMILIE-JEUGD
FAMILLE-JEUNESSE

Tel. burger/civ 02/739.02.46-91
Tel. militair/mil 3687 ext. 246-291
EVERE-ZUID/SUD
Telefax 02/739.02.29
e-mail ocasc@skynet.be



HUISVESTING
LOGEMENTS

De militaire transportmogelijkheden van het Military Sealift Command van de Amerikaanse Marine (Deel 2)

Hierin behandelen we het PM 5 Sealift programma en de belangrijke middelen die het MSC¹ hiervoor kan inzetten. We bekijken onder meer de nieuwste ontwikkelingen bij het transport van militaire goederen per schip en gaan hiervoor wat dieper in op de nieuwste LMSR² transportschepen van het MSC.

Sealift

Het Sealift programma verzorgt het overzees transport voor het Ministerie van Defensie van gevechtsmaterieel en voorraden overal ter wereld en dit zowel in vredes -, crisis - als oorlogstijd. Buiten de routinetransporten in vreedetijd verzorgt het ook het nodige transport ter ondersteuning van humanitaire en vredeshandhavende missies. Het beheert ook de transportmiddelen die instaan voor de snelle aanvoer van versterkingen.

De 29 schepen die deel uitmaken van het programma worden onderverdeeld in drie projecten.

Tanker Project

Zes gecharterde tankers vormen de kern voor de wereldwijde bevoorrading in petroleumproducten van de opslagplaatsen en verdeelcentra van het DLA³. De voornaamste bulkpetroleumproducten zijn brandstoffen voor de vliegtuigen van de Marine, dieselbrandstoffen voor marineschepen en kerosine voor de grondtroepen van de Landmacht en de vliegtuigen van de Luchtmacht. Ze transporteren onder meer ook de brandstoffen voor het National Science Foundation op Antarctica, gasolie voor de eilanden in de Stille Oceaan, Okinawa, Guantanamo Bay

in Cuba en de zware fuel voor de MSC-schepen met vooruitgeschoven materieel in Diego Garcia.

Vijf van deze tankers zijn T-5 tankers gebouwd in 1985-1986. Ze hebben een dubbele romp die versterkt is tegen het ijs en hebben geavanceerde veiligheidssystemen aan boord. Ze kunnen 37,8 miljoen liter brandstoffen meenemen. Twee schepen zijn uitgerust met MFDS⁴ waardoor ze ook kunnen ingezet worden voor brandstofbevoorrading van gevechtsschepen op volle zee. De tankers staan tot 2005 onder een 20-jarige charterovereenkomst met het MSC.

Een zesde tanker is een T-1 tanker voor gebruik in minder diepe havens in Zuid-Korea en Japan.

Cargo Project

Hier wordt alle zogenaamde droge cargo (o.a. constructiematerialen, militaire voertuigen, vliegtuigen en munitie) voor het Ministerie van Defensie getransporteerd die niet in aanmerking komt om vervoerd te worden via de normale commerciële scheepslijnen.

Door het verminderen van het aantal militairen en het sluiten van overzeese basissen is de vraag naar het transport van deze goederen ook veranderd. De verschepingen zijn

kleiner, hebben kortere plannings-tijden en gaan soms naar buitengewone bestemmingen.

Hiervoor worden onder meer zes schepen voor een langere duur gecharterd waaronder een barge/sleepboot en een klein bevoorradingsschip ter ondersteuning van de volgstations voor ballistische raketten op eilanden van het Caribische gebied. Verder verzorgt een tegen het ijs versterkt schip de bevoorrading van de Thule luchtmachtbasis op Groenland en het McMurdo Station op Antarctica. Dit combinatieschip voor breakbulk en containers kan 543 containers meenemen en heeft zes hefkranen van 25 ton aan boord. Een combinatieschip transporteert munitie in het gebied van de Stille Oceaan, terwijl een ander schip ondersteuning verleent in Diego Garcia en een schip de Hawaï-eilanden en de Amerikaanse gebieden in het midden van de Stille Oceaan ondersteunt.

De diensten van het Cargo Project staan verder ook in voor het charteren van speciale burgerschepen voor het vervoeren van zeer zware vrachten. Zo werden onder meer twee kustmijnenjagers van de Osprey-klasse van de Amerikaanse Marine aan boord van het Noorse FLO/FLO⁵ schip MV⁶ Blue Marlin verscheept.

¹ Military Sealift Command

² Large Medium Speed Roll-On/Roll-Off

³ Defense Logistics Agency

⁴ Modular Fuel Delivery System

⁵ Float-On/Float-Off

⁶ Motor Vessel



FSS schip T-AKR 292 USNS Regulus.

Dit schip van de firma Offshore Heavy Transport (OHT) uit Oslo, Noorwegen, heeft een lengte van 217 m, een breedte van 42 m en een diepgang van 13,3 m en kan ongeveer 30000 ton liften.

De mijnenjagers MHC 60 USS Cardinal en MHC 61 USS Raven werden geladen in Ingleside, Texas, en overgebracht naar Bahrein. Deze kustmijnenjagers zijn ontworpen om te opereren in kustwateren en zijn minder geschikt voor de grote oceaantransit. Tijdens een reis van Texas naar de Perzische Golf kunnen de motoren zo zwaar belast worden dat de schepen bij aankomst in Bahrein in het droogdok zouden moeten worden voor onderhoud en herstellingen.

Door deze schepen op deze manier te transporteren werd de tijd om ze te ontplooiën met een derde ingekort en konden zij bij aankomst onmiddellijk operationeel ingezet worden. In dit verband ondernam personeel van het Cargo Project samen met scheepsbouwkundigen een studie om mijnenjagers te transporteren aan boord van RO/RO⁷ schepen. De resultaten van deze studie bevestigden de mogelijkheid om deze schepen door middel van een speciale structuur op het dek van een RO/RO schip te vervoeren.

De MV Blue Marlin werd een tweede keer door MSC gecharterd voor het transport van de door een terroristische aanslag zwaar gehavende Amerikaanse destroyer

DDG 67 USS Cole vanuit Aden, Jemen, naar de Northrop Grumman scheepswerf in Pascagoula, Mississippi.

Surge Project

Dit project heeft de hoofdverantwoordelijkheid voor de overheids-schepen in de MSC vloot die zich in ROS⁸ bevinden. Deze schepen zijn strategisch gelegen naast de grote laadhavens voor het militair materieel van de Landmacht en kunnen onmiddellijk ingezet worden wanneer versterkingen moeten aangevoerd worden.

Het project bestaat uit twee componenten: enerzijds de FSS⁹- en LMSR-schepen, eigendom van de Amerikaanse Marine, en anderzijds de RRF¹⁰-schepen die onder de verantwoordelijkheid van MARAD¹¹ vallen. Vandaag zijn binnen het Sealift programma twee RRF-schepen geactiveerd voor deelname aan oefeningen.

FSS-Schepen

De acht FSS-schepen worden in ROS-4 gehouden en bemand met een burgerbemanning van een commerciële scheepsoperator in ligplaatsen op de oostkust en Golfkust van de V.S.A. Deze schepen behoren met hun maximumsnelheid van 33 knopen bij de snelste oceaankoopvaardij-schepen ter wereld. Ze varen van de oostkust van de V.S.A. naar Europa in zes dagen en van de oostkust van de V.S.A. via het Suez-

kanaal naar de Perzische Golf in achttien dagen. Deze koopvaardij-schepen behoorden vroeger tot de SL-7 klasse gebouwd voor de SeaLand rederij op Europese scheepswerven in Rotterdam, Emden en Bremen. Ze werden omgebouwd naar FSS- schepen in de jaren 1984-1985 bij Amerikaanse scheepswerven. Hierbij werden de meeste ruimen omgebouwd naar RO/RO compartimenten, werd er midscheeps een helikopterdek aangebracht dat de zwaarste militaire helikopters kan ontvangen en werden nieuwe hefkranen geïnstalleerd. De omvangrijke ombouw van de acht schepen naar een RO/RO configuratie duurde ongeveer twee jaar. De acht schepen samen kunnen bijna het volledige materieel van een gemechaniseerde divisie transporteren (ongeveer 3700 voertuigen en 2500 stuks getrokken materieel). Ze beschikken hiervoor over 17.205 m² voertuigruimte. Via twee 35 ton hefkranen vooraan en twee 50 ton hefkranen achteraan kan zwaar materieel aan boord gehesen of gelost worden. Zowel aan stuur- als aan bakboordzijde kunnen voertuigen via oprijlanen en zijdelingse poorten aan boord gereden worden. Vier cargodekken die onderling via oprijlanen met elkaar verbonden zijn kunnen onder het landingsdek helikopters herbergen. Er is een tunnel voorzien in de middelste dekstructuur die vrachtwagens tot 5 ton toelaat om van de cargoruimten vooraan naar de cargoruimten achteraan te rijden. Als cargo kunnen de schepen ook nog 46 containers meenemen.

LMSR-Schepen

Aan de zeven LMSR-schepen die vandaag ingezet worden zullen er in de toekomst nog vier toegevoegd worden. Deze schepen liggen zoals de FSS-schepen in ligplaatsen op de oostkust en Golfkust in ROS-4. Deze schepen die even lang en breed zijn als de FSS-schepen kunnen bijna tweemaal zoveel cargo meenemen door een ander ontwerp van de romp en het aantal dekken. Zij opereren zoals de FSS-schepen met een burgerbemanning van een commerciële operator.

⁷ Roll-On/Roll-Off

⁸ Reduced Operating Status

⁹ Fast Sealift Ship

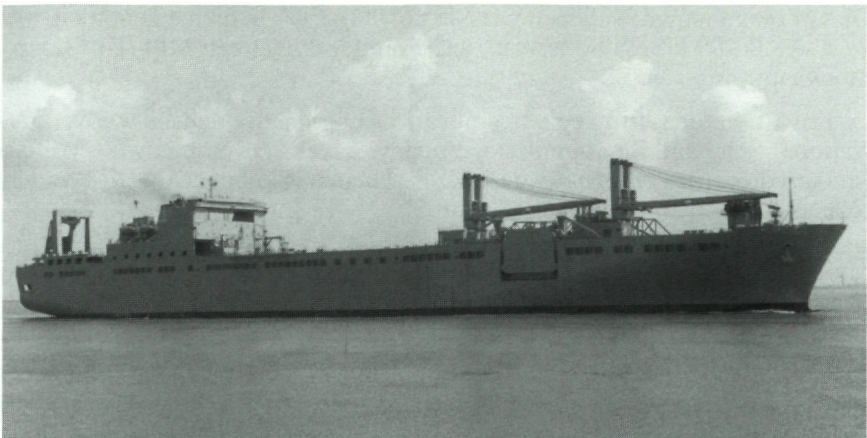
¹⁰ Ready Reserve Force

¹¹ Maritime Administration

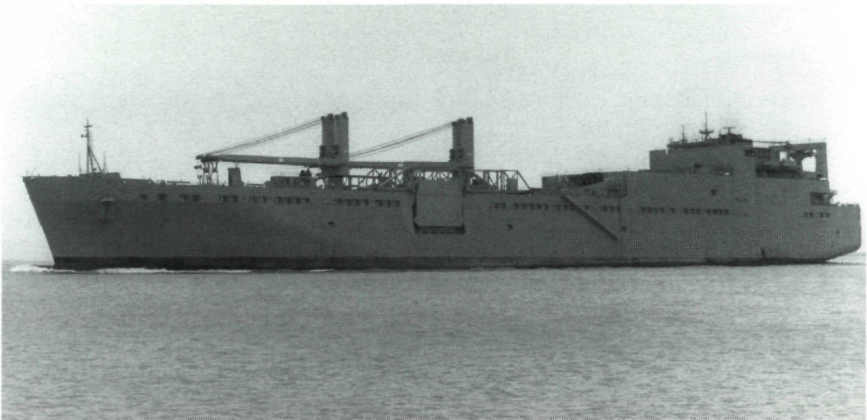
De noodzaak voor bijkomende schepen voor het transport van militaire goederen kwam tot uiting door een studie naar de mobiliteitsbehoeften van het Amerikaans Ministerie van Defensie. De studie focuste zich hierbij op het militair transport tijdens de Golfoorlog en kwam tot de conclusie dat dringend bijkomende maritieme transportcapaciteit nodig was om tot een totale capaciteit van 930.000 m² te komen. Hierbij werd onder meer rekening gehouden met het feit dat verschillende overzeese Amerikaanse basissen en steunpunten gesloten werden.

Hierop werd een ambitieus plan gestart dat in eerste instantie voorzag in de aankoop van vijf commerciële containerschepen die omgebouwd werden naar LMSR - standaard waarvan drie bij de scheepswerf National Steel and Shipbuilding Company in San Diego, Californië, (Shughart klasse) en twee bij de Newport News Shipbuilding scheepswerf in Newport, Virginia, (Gordon klasse).

Men dacht dat het ombouwen van bestaande containerschepen naar LMSR - standaard in 18 maanden kon gebeuren in tegenstelling tot de nieuwbouw waarvoor 48 maanden voorzien waren. Uiteindelijk duurde de ombouw langer dan verwacht en werden de schepen afgewerkt in 36 maanden.



LMSR schip van de Bob Hope klasse T-AKR 300 USNS Bob Hope.



LMSR schip van de Watson klasse T-AKR 312 USNS Dahl.

Belangrijkste Scheepsgegevens:

Deze gegevens kunnen lichte verschillen vertonen naargelang de geraadpleegde bronnen.

	<u>SHUGHART klasse</u>	<u>GORDON klasse</u>
Lengte:	276 m	290 m
Breedte:	32 m	32 m
Diepgang:	10,6 m	10,9 m
Waterverplaatsing:	54.298 Ton	55.422 Ton
Cargoruimte:	29.059 m ²	31.067 m ²
Snelheid:	24 Knopen	24 Knopen
Actieradius:	12.000 Zeemijl aan max. snelheid	12.000 Zeemijl aan max. snelheid
Aandrijving:	1 Dieselmotor Burmeister & Wain 46.653 PK, 1 aandrijfvas	3 Dieselmotoren Burmeister & Wain 65.000 PK, 3 aandrijfassen
Bemanning:	26	26
Mil. Personeel:	Accommodatie voor 50	Accommodatie voor 50
In dienst:	T-AKR 295 USNS Shughart T-AKR 297 USNS Yano	T-AKR 296 USNS Gordon T-AKR 298 USNS Gilliland
Omgebouwd MPF(E):	T-AKR 299 USNS Soderman	

De vijf omgebouwde schepen werden in 1996-1997 in dienst genomen. Ondertussen werd een omgebouwd schip, de T-AKR 299 USNS Soderman, terug omgezet naar een MPF(E)¹² schip, de T-AK 3017 USNS Gy. Sgt. Fred W. Stockham.

Daarnaast werden bij twee verschillende Amerikaanse scheepswerven, Avondale in New Orleans, Louisiana, en National Steel and Shipbuilding Company, telkens zeven nieuwe LMSR-schepen besteld. Bij het wegvallen van één van de eerder omgebouwde LMSR schepen (zie boven) werd een achtste schip besteld bij de National Steel scheepswerf.

Bij de nieuwbouwschepen resulteerde dit in twee licht verschillende klassen nl. de Bob Hope klasse bij Avondale en de Watson klasse bij National Steel and Shipbuilding Company.

Belangrijkste Scheepsgegevens:

Deze gegevens kunnen lichte verschillen vertonen naargelang de geraadpleegde bronnen.

	<u>BOB HOPE klasse</u>	<u>WATSON klasse</u>
Lengte:	290 m	290 m
Breedte:	32 m	32 m
Diepgang:	10,6 m	10,6 m
Waterverplaatsing:	62.069 Ton	62.968 Ton
Cargoruimte:	35.340 m ²	36.642 m ²
Snelheid:	24 Knopen	24 Knopen
Actieradius:	12.000 Zeemijl aan max. snelheid	12.700 Zeemijl aan max. snelheid
Aandrijving:	4 Colt Pielstick Dieselmotoren 65.160 PK, 2 aandrijfassen	2 LM2500 Gasturbines 64.000 PK, 2 aandrijfassen
Bemanning:	29 (kan uitgebreid tot 45)	29 (kan uitgebreid tot 45)
Mil. Personeel:	Accommodatie voor 50	Accommodatie voor 50
In dienst:	T-AKR 300 USNS Bob Hope T-AKR 301 USNS Fisher T-AKR 302 USNS Seay T-AKR 303 USNS Mendonca T-AKR 304 USNS Pililau	T-AKR 310 USNS Watson T-AKR 311 USNS Sisler T-AKR 312 USNS Dahl T-AKR 313 USNS Red Cloud T-AKR 314 USNS Charlton T-AKR 315 USNS Watkins T-AKR 316 USNS Pomeroy
In aanbouw:	T-AKR 305 USNS Brittin T-AKR 306 USNS Benavidez	T-AKR 317 USNS Soderman

Ieder schip is gebouwd volgens de modulaire constructietechnologie en bestaat uit meer dan 430 modules gaande van 8 ton tot meer dan 200 ton.

Het meest opvallende verschil tussen de twee klassen is de manier van scheepsaandrijving nl. dieselmotoren versus gasturbines. Vermeldens-

waard is de totale lengte van deze schepen die de lengte van een vliegdekschip van de Nimitz klasse benaderen.

Ieder schip kan een taakgroep van de Landmacht bestaande uit o.a. 58 tanks, 48 rupsvoertuigen en meer dan 900 vrachtwagens en andere wielvoertuigen meenemen in de

ruimen, verdeeld over zes dekken met een oppervlakte groter dan acht voetbalvelden.

Deze dekken zijn onderling met elkaar verbonden zodat een gemakkelijke verkeersstroom bestaat tussen de verschillende dekken.

Het scheepsdek heeft voldoende open ruimte om helikopters, tanks,

¹² Maritime Prepositioning Force (Enhanced)

vrachtwagens en andere grote voertuigen via de boordkranen in de ruimen neer te laten.

Twee dubbele 110 ton kranen maken het mogelijk om te laden en te lossen op plaatsen waar haveninfrastructuur schaars of niet bestaande is.

Er werden aanmeerposten voorzien voor lichters die langsij materieel komen laden of lossen wanneer de schepen voor de kust voor anker liggen.

Op de achterzijde van het schip bevindt zich een laad- en losklep die zowel naar stuur- als bakboordzijde kan uitzwaaien met een lengte van 41 m, een breedte van 7,3 m en een draagkracht tot 160 ton. De midscheeps aan stuur- en bakboordzijde bevindende laad- en lospoorten tezamen met de laad- en losklep op de achterzijde, maken het gemakkelijk om voertuigen af en aan te rijden en zo een volledig schip in 96 uur te laden of te lossen.

De zijdelingse oprijlanen bestaande uit vier combineerbare delen met een totale lengte van 55,82 m en een breedte van 9,76 m worden tijdens de vaart op het bovendek meegenomen.

Een naar commerciële standaard gebouwd helikopterdek maakt landingen in noodgevallen bij daglicht mogelijk. Bijkomende slaap- en leefruimte is voorzien voor 50 militairen (supercargoes genoemd) die het ingescheepte materiaal controleren en onderhouden.

De schepen worden bemand door burgerpersoneel van een commerciële scheepsoperator onder contract met MSC.

Bij levering van de 11 LMSR-schepen voor het Sealift-programma zal 279.000 m² bijkomende cargoruimte beschikbaar zijn voor de transportcapaciteit van het MSC. Daarmee zullen ze 30% van de totale transportcapaciteit van het Sealift programma voor hun rekening nemen. Met de overige 8 LMSR zal 186.000 m² bijkomende cargoruimte aan het Prepositioning programma toegevoegd worden.

Hoewel de LMSR schepen meer cargo aan boord kunnen nemen en ook sneller varen, zijn er toch ook enkele beperkingen aan het concept. Zo hebben ze onder meer door hun lengte en de grote hoeveelheden rollend materieel een grote en lange aanlegkade nodig. Wanneer ze volgeladen zijn, kunnen ze door hun grote diepgang enkel in diepere havens aanmeren.

RRF-Schepen

De RRF werd opgericht in 1976 als onderdeel van de NDRF¹³. Deze vloot wordt onderhouden en bemand door MARAD dat onder de verantwoordelijkheid valt van het Ministerie van Transport.

Vandaag bestaat de RRF uit 76 schepen die wereldwijd ingezet kunnen worden voor het verzorgen van militair transport. Deze schepen bevinden zich in een status ROS-4, ROS-5, RRF-10 of RRF-20. Dit betekent dat ze binnen 4, 5, 10 of 20 dagen klaar moeten zijn om af te varen. Er bestaat ook een RRF-30 status (varensklaar binnen 30 dagen) waarbij deze schepen weinig preventief onderhoud krijgen en geen zee- of waltesten ondergaan. Vandaag worden geen schepen in deze status gehouden. De schepen die het snelst moeten geactiveerd worden (ROS-4, ROS-5) beschikken hiervoor over een beperkte onderhoudsploeg van 9 of 10 personen die het schip en de motoren in een optimale staat moeten houden. De schepen in ROS-4 status worden jaarlijks aan een test op zee onderworpen terwijl de schepen in ROS-5 status elk jaar alterneren tussen testen op zee en testen langs de kade. De schepen in RRF-10 en RRF-20 status worden niet bemand en ook niet onderhouden. Wanneer deze schepen geactiveerd worden, sleept men ze naar een scheepswerf waar de ontvochtigingsinstallaties van boord verwijderd worden, men de motoren startklaar maakt en de noodzakelijke herstellingen uitvoert. Eenmaal geactiveerd, komen deze schepen onder operationele controle van het MSC. Ze bevinden zich op com-

merciële of door de overheid aangeboden ligplaatsen in verschillende havens verspreid over de Verenigde Staten of in de reservevloot ankerplaatsen. Deze ligplaatsen bevinden zich in de nabijheid van de laadplaatsen waar bij een eventuele activering het militair materiaal moet geladen worden. Er werd gekozen voor de spreiding van ligplaatsen om opstoppen te vermijden bij een eventuele massale activering van de reservevloot in de verschillende reservevloot ankerplaatsen. Tezelfdertijd wordt hiermee ook de vaartijd naar de verschillende laadplaatsen ingekort.

De operationaliteit van deze schepen wordt regelmatig uitgetest door het Ministerie van Defensie door zonder voorafgaande verwittiging sommige schepen te activeren om deel te nemen aan militaire oefeningen. De RRF-schepen worden verder intensief gebruikt voor training van reservisten van de Landmacht en de Marine.

De huidige RRF vloot van 76 schepen is opgebouwd uit 17 Breakbulk schepen, 10 Kraanschepen, 31 RO/RO schepen, 9 Tankers, 4 LASH¹⁴ schepen, 3 SEABEE¹⁵ schepen en 2 troepectransportschepen.

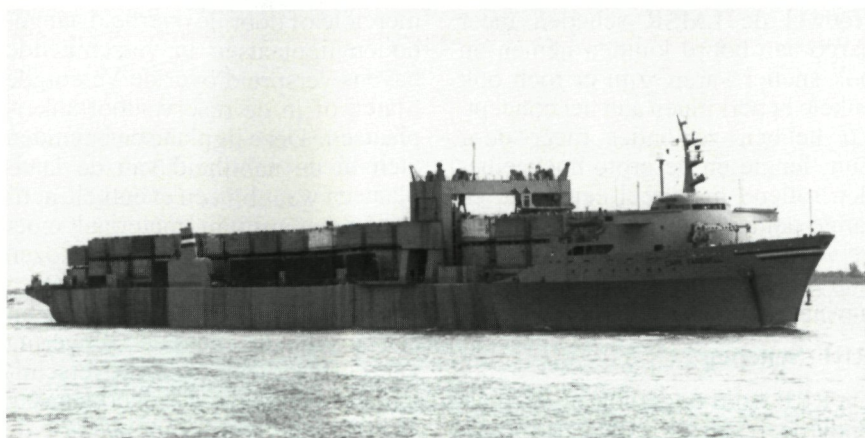
Het aantal breakbulk schepen werd de laatste jaren sterk verminderd in verhouding tot de RO/RO schepen. Deze laatste lenen zich beter tot het transport van voertuigen en rollend materieel omdat ze gemiddeld groter zijn dan breakbulk schepen, gemakkelijker te laden zijn en de laad- of lostijd twee tot drie dagen korter is dan bij breakbulk schepen. De 31 RO/RO schepen staan in voor 40% van de transportcapaciteit van het Sealift-programma.

De LASH en SEABEE schepen worden het meest gebruikt voor het transporteren van munitie en voertuigen. Aan boord voeren ze lichters mee met elk een capaciteit van 375 ton en ze kunnen deze aan wal brengen in weinig ontwikkelde of door oorlog vernietigde havens,

¹³ National Defense Reserve Fleet

¹⁴ Lighter Aboard Ship

¹⁵ Sea Barge



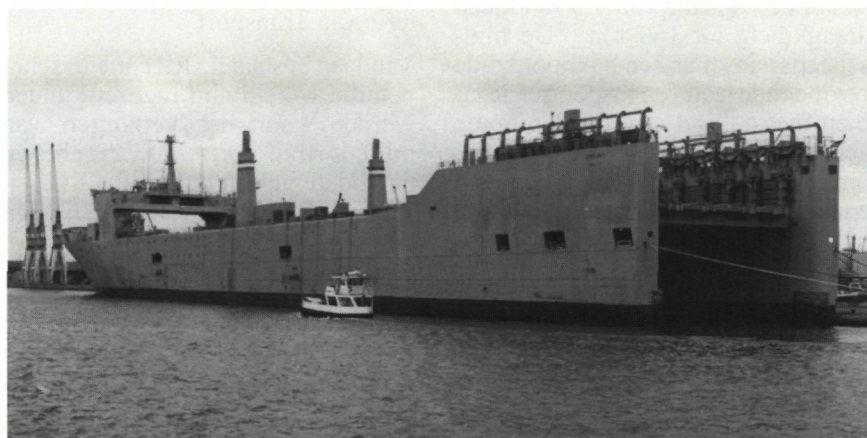
LASH-schip T-AK 5073 Cape Farewell.

langs nauwe pieren of op rivieren. De LASH-schepen hebben tot 89 lichters aan boord die geladen of gelost worden via een verplaatsbare kraan, met een hefcapaciteit van 446 ton, en die loopt over de volledige lengte van het schip. De SEABEE schepen hebben tot 38 lichters aan boord die door een 2000 ton lift achteraan het schip geladen of gelost worden.

De troepentransportschepen doen vandaag dienst als opleidingsschip voor de New York Maritime Academy (791 bedden) en voor de California Maritime Academy (212 bedden). Ze bevinden zich respectievelijk in Ft. Schuyler, New York, en in Vallejo, Californië.

Achttien RRF-schepen in een RRF-10 en RRF-20 status bevinden zich in de verschillende ankerplaatsen voor de reservevloot. Zes liggen in Fort Eustis op de James River nabij Newport News, Virginia, (3 Breakbulk, 1 SEABEE en 2 RO/RO schepen), acht op de Neches River in Beaumont, Texas, (3 LASH, 2 RO/RO en 3 tankers) en vier in Suisun Bay nabij Concord, Californië, (1 Breakbulk, 1 LASH en 2 RO/RO schepen).

De overige RRF-schepen bevinden zich op ligplaatsen in Tacoma en Bremerton (Washington), in Alameda, San Francisco, Port Hueneme en Long Beach (Californië), in Houston en Beaumont (Texas), in New Orleans (Louisiana), in Charleston (South Carolina), in Wilmington (North Carolina), in Portsmouth en Cheatham Annex (Virginia) en in Baltimore (Maryland). Verder liggen drie RRF-tankers in Tsuneishi, Japan.



SEABEE schip T-AKR 5063 Cape May.

Naast de schepen van de RRF kan MARAD nog een beroep doen op 196 schepen van de NDRF die zich in de verschillende ankerplaatsen voor de reservevloot bevinden. De meeste van deze schepen zijn echter meer dan dertig jaar oud en slechts 62 werden onder een conserveringsprogramma geplaatst. Dit betekent dat ze een ontvochtigingsinstallatie aan boord hebben waarmee men de corrosie van de binnenruimten van het schip tegengaat en een kathode protectiesysteem om corrosie van de buitenkant van de romp te voorkomen. De meeste van de overblijvende schepen worden ofwel gebruikt als leverancier van niet meer commercieel beschikbare wisselstukken voor de RRF schepen en voor museumschepen ofwel klaargemaakt voor de sloop of om dienst te doen als artificieel rif.

*Foto's: L. Van Ginderen
Tekst: L. Naessens*

Om de RRF schepen, eigendom van MARAD, en de MSC schepen, eigendom van de Amerikaanse Marine, die alle in marinegrijs geschilderd zijn van elkaar te kunnen onderscheiden werden de schoorstenen voorzien van gekleurde strepen. Bij de RRF-schepen van MARAD zijn op de schoorsteen rode, witte en blauwe horizontale strepen aangebracht terwijl op die van MSC de schoorsteen van zwart, grijs, blauw en goudkleurige horizontale strepen voorzien zijn. Daarenboven staat op de MSC schepen van de Amerikaanse Marine "U.S. Naval Ship" vermeld vóór de naam van het

schip. Opvallend is ook dat de schepen van het MSC in dienst gesteld worden waar de gevechtsschepen van de Amerikaanse Marine gecommissioneerd worden.

Geraadpleegde bronnen:

- Sealift Magazine
- MSC 1999 in Review
- MSC 2000 in Review
- Seapower 2001 Almanac Issue
- Ships and Aircraft of the U.S. Fleet (Seventeenth Edition)
- MSC website
www.msc.navy.mil
- MARAD website
www.marad.dot.gov

Overzicht van de schepen opererend onder de Ready Reserve Force

Breakbulk

T-AK 1014 Cape Nome
 T-AK 2039 Cape Girardeau
 T-AK 5009 Cape Ann
 T-AK 5010 Cape Alexander
 T-AK 5011 Cape Archway
 T-AK 5013 Cape Avinof
 T-AK 5022 Cape John
T-AK 5029 Cape Jacob
 T-AK 5051 Cape Gibson
 T-AK 5056 Cape Breton
 T-AK 5057 Cape Bover
 T-AK 5058 Cape Borda
 T-AK 5060 Cape Blanco
 T-AK 5075 Cape Johnson
 T-AK 5077 Cape Juby
 T-AVB 3 Wright
 T-AVB 4 Curtiss

Kraanschepen

T-ACS 1 Keystone State
 T-ACS 2 Gem State
 T-ACS 3 Grand Canyon State
T-ACS 4 Gopher State
T-ACS 5 Flickertail State
 T-ACS 6 Cornhusker State
 T-ACS 7 Diamond State
 T-ACS 8 Equality State
 T-ACS 9 Green Mountain State
 T-ACS 10 Beaver State

Tankers

T-AOG 78 Nodaway
 T-AOG 81 Alatna
 T-AOG 82 Chattahoochee
T-AOT 181 Potomac
 T-AOT 1012 Mission Buenaventura
 T-AOT 5005 Mission Capistrano
 T-AOT 5076 Mount Washington
T-AOT 5084 Chesapeake
 T-AOT 9101 Petersburg

SEABEE schepen

T-AKR 5063 Cape May
 T-AKR 5064 Cape Mendocino
 T-AKR 5065 Cape Mohican

LASH schepen

T-AK 5061 Cape Fear
 T-AK 5070 Cape Flattery
 T-AK 5071 Cape Florida
 T-AK 5073 Cape Farewell

Troepentransport

T-AGS 39 Golden Bear
 T-AP 1001 Empire State

Roll-On/Roll-Off

T-AKR 7 Comet
 T-AKR 9 Meteor
 T-AKR 10 Cape Island

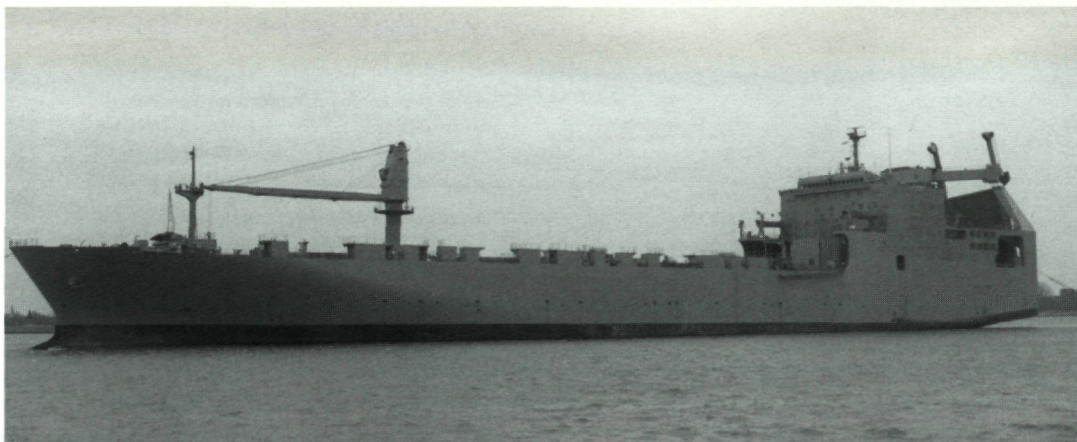
T-AKR 11 Cape Intrepid
 T-AKR 112 Cape Texas
 T-AKR 113 Cape Taylor
 T-AKR 1001 Adm. Wm. M. Callaghan
 T-AKR 2044 Cape Orlando
 T-AKR 5051 Cape Ducato
 T-AKR 5052 Cape Douglas
 T-AKR 5053 Cape Domingo
 T-AKR 5054 Cape Decision
 T-AKR 5055 Cape Diamond
 T-AKR 5062 Cape Isabel
T-AKR 5066 Cape Hudson
 T-AKR 5067 Cape Henry
 T-AKR 5068 Cape Horn
 T-AKR 5069 Cape Edmont
 T-AKR 5076 Cape Inscription
 T-AKR 5077 Cape Lambert
 T-AKR 5078 Cape Lobos
 T-AKR 5082 Cape Knox
 T-AKR 5083 Cape Kennedy
 T-AKR 9666 Cape Vincent
 T-AKR 9678 Cape Rise
 T-AKR 9679 Cape Ray
 T-AKR 9701 Cape Victory
 T-AKR 9711 Cape Trinity
 T-AKR 9960 Cape Race
 T-AKR 9961 Cape Washington
 T-AKR 9962 Cape Wrath

Stand Juli 2001

TOTAAL: 76 Schepen

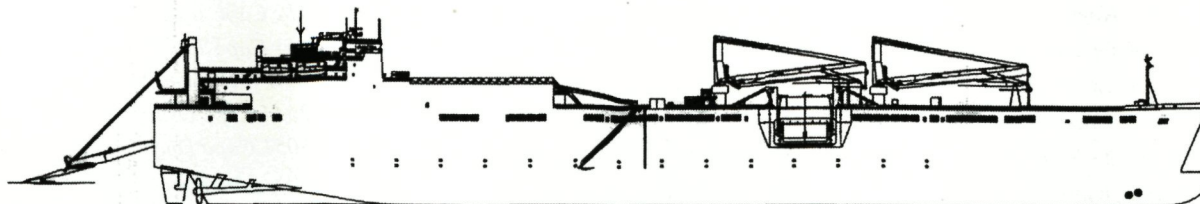
(De nummering van de schepen kan verschillen naargelang de geraadpleegde bronnen).

De vet gedrukte schepen zijn geactiveerd voor het PM 3 Prepositioning en PM 5 Sealift programma.

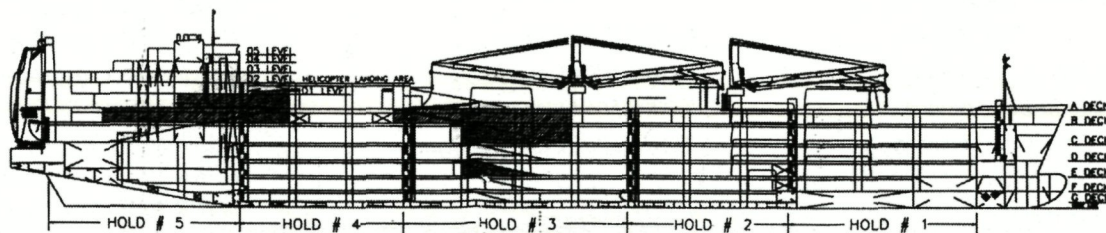


RO/RO cargo schip T-AKR 5067 Cape Henry.

USNS Sisler (T-AKR 311)



Outboard Profile



Inboard Profile

Dwarsdoorsnede van LMSR-schip van de WATSON klasse T-AKR 311 USNS Sisler.

Overzicht van de schepen opererend onder het PM 5 Sealift Programma

Tanker Project

T-AOT 1121 MV Gus W. Darnell
T-AOT 1122 MV Paul Buck
T-AOT 1123 MV Samuel L. Cobb
T-AOT 1124 MV Richard G. Matthiesen
T-AOT 1125 MV Lawrence H. Gianella
T-AOT 4586 MV Montauk

MV Strong Texan

T-5 MV Sagamore
T-5 T-AK 2050 MV Green Wave
T-5 T-AK 9656 MV Maersk Constellation

Large Medium Speed Roll-On/Roll Off (LMSR)

T-1 T-AKR 295 USNS Shughart

T-AKR 296 USNS Gordon

T-AKR 297 USNS Yano

T-AKR 298 USNS Gilliland

T-AKR 301 USNS Fisher

T-AKR 302 USNS Seay

T-AKR 303 USNS Mendonca

Fast Sealift Ships (FSS)

T-AKR 287 USNS Algol
T-AKR 288 USNS Bellatrix
T-AKR 289 USNS Denebola
T-AKR 290 USNS Pollux
T-AKR 291 USNS Altair
T-AKR 292 USNS Regulus
T-AKR 293 USNS Capella
T-AKR 294 USNS Antares

RRF geactiveerd

T-AKR 5066 Cape Hudson

T-ACS 5 Flickertail State

Breakbulk

Kraanschip

Cargo Project

MV Seacor Clipper
Sea Mark III

Stand Juli 2001

TOTAAL: 29 Schepen

(De nummering van de schepen kan verschillen naargelang de geraadpleegde bronnen).

Info Marine

De Flottielje Admiraal Willy Goethals aan het hoofd van de Marine Component

Op 26 november was Zeebrugge het theater van een belangrijke bevelsoverdracht: Flottielje Admiraal Jacques Rosiers gaf het Commando van het Operationeel Commando van de Marine (COMOPSNAV) en Admiraal Benelux over aan Flottielje Admiraal Willy Goethals.

De Marine bereidt zich voor op de eenheidsstructuur die in voege zal treden vanaf 2 januari. De nieuwe COMOPSNAV en dus binnenkort Commandant van de Marine Component, Flottielje Admiraal Willy Goethals zag zich in zijn nieuwe functie benoemen door de Chef van de Generale Staf van de Marine, Divisie Admiraal Michel Hellemans.

Tijdens zijn toespraak, hield Admiraal Rosiers eraan zijn familie, zijn personeel met dewelke hij 3 jaar samen werkte en zonder deze een medewerking tussen schepen en wal onmogelijk zou geweest zijn, te bedanken. Hij had eveneens een woord van dank voor de Koninklijke Nederlandse Marine en voor Admiraal Benelux die voor de gelegenheid het fregat "Witte de With", admiraalsschip van het Belgisch-Nederlands eskader had afgevaardigd.

Na de verschillende directies te hebben gefeliciteerd, nam hij afscheid van zijn personeel voor zich aan boord van de Wielingen te begeven waar hem de onderscheidingsvlag werd overhandigd.

De ceremonie werd opgeluisterd door het uitreiken van medailles en het overvliegen van Alouette III helikopters.

De drie Admirals van onze Marine versie 2002 zijn nu in hun nieuwe functies benoemd: Willy Goethals, Michel Hellemans en Jacques Rosiers.

L'Amiral de flottille Willy Goethals à la tête de la Composante Marine

Le 26 novembre, Zeebruges était le théâtre d'une remise de commandement d'importance: l'Amiral de flottille Jacques Rosiers remettait le commandement du Commandement Opérationnel de la Marine (COMOPSNAV) et Amiral Benelux adjoint à l'Amiral de flottille Willy Goethals.



Divisie Admiraal Michel Hellemans, Chef van de Generale Staf benoemt Flottielje Admiraal Willy Goethals in zijn functie.

L'Amiral de division Michel Hellemans, Chef d'Etat-Major de la Marine investit l'Amiral de flottille Willy Goethals dans ses fonctions.

La Marine se prépare à la mise en place de la structure unique qui sera d'application dès le 2 janvier prochain. Le nouveau COMOPSNAV et donc bientôt Commandant de la Composante Marine, l'Amiral de flottille Willy Goethals s'est vu investir dans ses nouvelles fonctions par le Chef d'Etat-Major de la Marine, l'Amiral de division Michel Hellemans.

Lors de son discours de circonstance, l'Amiral Rosiers a tenu à remercier sa famille, son personnel avec lequel il a travaillé 3 ans et sans qui une collaboration entre les navires et le quai n'aurait pas été possible. Il eut également un mot de remerciement pour la Marine Royale néerlandaise et pour l'Amiral Benelux qui avait détaché à Zeebruges pour la circonstance la frégate Witte de With, bâtiment amiral de l'escadre Belgo-néerlandaise.

Après avoir félicité les différentes directions, il prit congé de son personnel avant de se rendre à bord du Wielingen où lui fut remis le pavillon portant sa marque distinctive.

La cérémonie fut également ponctuée d'une remise de décorations et d'un passage d'hélicoptères Alouette III.



Foto's/Photos: J. Camps

Les trois amiraux de notre Marine version 2002 sont à présents investis dans leurs nouvelles fonctions: Willy Goethals, Michel Hellemans et Jacques Rosiers.

De Marine en de terroristische aanslagen

Op 11 september jl. werd de stad New York door terroristische aanslagen getroffen en werden duizenden onschuldige mensen gedood in naam van een onbegrijpelijke ideologie.

Op 4 oktober vergaderden de leden van de Alliantie in het Navo-hoofdkwartier in Brussel; conform artikel 5 van het Verdrag dat de solidariteit van alle leden vereist wanneer één onder hen wordt aangevallen, werden alle lidstaten betrokken bij de strijd tegen het terrorisme.

De Belgische overheid, door toedoen van Minister van Landsverdediging André Flahaut, stelde dan ook onmiddellijk alle gewenste hulp ter beschikking. Voor de Marine had dit als gevolg dat drie schepen met hun respectievelijke bemanningen werden aangeduid: de F911 **Westdiep**, de M922 **Myosotis** en de M924 **Primula**. Deze laatste twee schepen die deel uitmaken van het MCMFORNORTH-eskader stonden op het punt te vertrekken voor een oefening ter hoogte van de Poolse kust; aangezien de VS geen interventie hadden gevraagd van mijnenjagers of -vegers, ging die oefening door zoals gepland. Ons fregat daarentegen kreeg -zoals trouwens het ganse STANAVFORLANT-eskader waarvan het deel uitmaakt- de opdracht STANAVFORMED te vervoegen in de Middellandse zee; daar zouden beide eskaders eind november gezamenlijk oefenen in het vooruitzicht van een eventueel optreden in verband met de aan de gang zijnde operaties in Afghanistan.

La Marine et les attaques terroristes

Le 11 septembre dernier des attaques terroristes d'envergure défiguraient la ville de New York et causaient, au nom d'une folle idéologie, la mort de plusieurs milliers de personnes.

Le 4 octobre suivant les membres de l'Alliance se réunirent au siège de l'Otan à Bruxelles. Conformément à l'article 5 du Traité, qui requiert la solidarité de tous les membres en cas d'attaque contre l'un d'entre eux, tous les états membres furent associés à la lutte contre le terrorisme.

La Belgique, par l'intermédiaire de son ministre de la Défense, Monsieur André Flahaut, mettait immédiatement à disposition toute l'aide souhaitée. Conséquence pour la Marine fut la désignation de trois navires et leurs équipages respectifs, à savoir le F911 **Westdiep**, le M922 **Myosotis** et le M924 **Primula**. Les deux derniers navires, qui font partie de l'escadre MCMFORNORTH, s'apprêtaient à prendre part à un exercice au large de la Pologne; les Etats-Unis n'ayant toutefois sollicité aucune intervention de chasseurs ou de dragueurs de mines, cet exercice s'est déroulé comme planifié. Notre frégate, par contre, reçut, tout comme l'escadre STANAVFORLANT dont elle fait partie, l'ordre de rejoindre STANAVFORMED en Méditerranée; fin novembre les deux escadres y effectuèrent des exercices en commun en vue d'une éventuelle intervention dans les opérations en cours en Afghanistan.



Archief/Archive: Neptunus

Op 22 oktober verliet de **Westdiep**, samen met het STANAVFORLANT-eskader, de haven van Zeebrugge met bestemming de Spaanse haven Rota. De bevelhebber van het fregat, Fregatkapitein Michel Hofman, en zijn 160 zowel mannelijke als vrouwelijke bemanningsleden, zich bewust van de belangrijke taak die hen was opgedragen, vertrokken also voor een nieuwe opdracht na slechts vijf dagen verlof. Ter gelegenheid van zijn bezoek aan boord beloofde de minister van Landsverdediging dan ook sociale maatregelen te zullen treffen. Inmiddels konden de familieleden de bemanningsleden vervoegen in Rota voor enkele dagen verlof; tegen het einde van het jaar zijn nog meer sociale acties gepland.

Op dit ogenblik wordt het fregat terugverwacht tegen eind januari 2002. De twee eskaders zullen zich opsplitsen in december in het Oosten van de Middellandse zee en het einde van de huidige opdracht is aangekondigd voor midden januari.

Inhuldiging nieuwe Alouette III mock-up voor de NBCD-school

Uitgerekend in het jaar dat met veel luister "30 jaar Alouette III" gevierd wordt door de heliflight van de Marine, heeft een andere Alouette III, in gebruik bij de NBCD-school, het na 30 jaar trouwe dienst en vele hete vuren finaal bevestigd.

Deze mock-up heeft ertoe bijgedragen dat verschillende generaties scheepsbemanningen en interventieteams veiliger en met meer zelfvertrouwen tijdens vliegoperaties ingezet konden worden, wetende dat zij bij een ongeval met brand tot gevolg door hun praktijktraining de gepaste acties zouden kunnen nemen voor het redden van de helikopterbemanning en het bestrijden van de brand.



KMC J. Camerlynck aan het werk bij het monteren van de Alouette III in de werkplaats van het OCT.

Le KMC J. Camerlynck procède au montage de l'Alouette II dans l'atelier de l'OCT.

Le 22 octobre le **Westdiep** ainsi que toute l'escadre STANAVFORLANT quittèrent Zeebruges à destination du port espagnol de Rota. Le commandant de la frégate, le Capitaine de frégate Michel Hofman, et ses 160 hommes et femmes d'équipage, conscients de la mission importante qui leur était confiée, reprirent la mer après seulement cinq jours de repos. A l'occasion de sa visite à bord le ministre de la Défense ne manqua donc pas de promettre à l'équipage que des mesures sociales seraient prises pour la fin de l'année. Entre-temps les familles ont eu l'occasion de rejoindre les membres d'équipage à Rota et y ont passé quelques jours de vacances ensemble; d'autres mesures sont prévues pour la fin de l'année.

Pour l'heure le retour en Belgique est prévu pour la fin janvier 2002. La séparation des deux escadres se fera en décembre dans l'Est de la Méditerranée et la fin de la mission est annoncée pour la mi-janvier.

Inauguration du nouveau mock-up Alouette III de l'école NBCD

Alors que l'hélicoptère de la Marine célèbre cette année "30 ans d'Alouette III" en grande pompe, une autre Alouette III, en usage à l'école NBCD, a finalement rendu l'âme après 30 années de loyaux services et après être venu à bout d'un nombre élevés de feux intenses.

Ce mock-up a contribué à entraîner plusieurs générations d'équipages de navires et d'équipes d'intervention en leur permettant d'opérer avec plus de sécurité et de confiance lors d'opérations de pont d'envol, car ils savaient que lors d'un accident réel suivi d'un incendie ils prendraient les actions nécessaires afin de sauver l'équipage de l'hélicoptère et circonscrire l'incendie.

Il était donc absolument nécessaire de remplacer cet outil didactique d'une utilité évidente. L'école NBCD a cherché un moyen de combler ce besoin et la solution n'était pas bien loin: une collaboration entre l'école NBCD et la Section Technique (OCT) de NAVFORM. L'initiative en revient aux IMC Persyn de l'école NBCD et MTC Maselis de la section pratique de l'OCT. C'est avec des moyens restreints, en majeure partie grâce au matériel employé lors des cours de la section pratique de l'OCT, et avec un personnel limité, principalement des élèves, mais avec beaucoup de détermination que ce nouveau mock-up a été construit. Pour les deux écoles, ce projet s'est avéré positif: les élèves de la section pratique ont bénéficié d'une formation pratique concrète et l'école NBCD est de nouveau capable d'assurer un entraînement complet.

Le rapport frais encourus / avantages récoltés par ce projet est positif: un projet d'une telle envergure aurait coûté 3 millions de francs dans le civil; la section pra-

Het was dus absoluut noodzakelijk dat een dermate nuttig didactisch hulpmiddel vervangen werd. De NBCD-school is dan ook op zoek gegaan naar een manier om die leemte in te vullen. De oplossing bleek veel dichter bij huis te liggen dan oorspronkelijk verwacht : een samenwerking tussen de NBCD-school en het practicum van de OCT-school. Dit initiatief is in het bijzonder te danken aan IMC Persyn van de NBCD-school en MTC Maselis van het practicum OCT. Met beperkte middelen -voor een groot deel met materiaal gebruikt voor de praktijklessen- en een klein aantal mensen -voornamelijk leerlingen-, en vooral met veel inzet, werd deze nieuwe mock-up vervaardigd. Voor beide scholen is dit project een pluspunt gebleken : voor de leerlingen van het practicum betekende dit project een aanschouwelijke praktische vorming en van haar kant is de NBCD-school nu weer in staat een volledig trainingspakket te verzorgen.

Het kosten-batenplaatje van dit project is uitermate positief : dergelijk project zou in de burgersector 3 miljoen frank gekost hebben ; het practicum heeft dit gerealiseerd voor minder dan 1/4de van die prijs! Bovendien werden, naar aanleiding van praktische ervaringen op het oude model, een aantal vernieuwingen verwerkt in de nieuwe mock-up, hetgeen de levensduur van deze Alouette III nog zal verlengen.

tique de l'OCT l'a réalisé pour moins du quart de ce prix! De plus, un nombre d'innovations basées sur les expériences pratiques réalisées avec l'ancien modèle ont été intégrées dans ce nouveau mock-up, ce qui prolongera l'espérance de vie de cette Alouette III.



Foto's/Photos: S. Jacquet - AVC

De initiatiefnemers ter gelegenheid van de inhuldiging van de Alouette III: de bouwers van de Alouette III en de "Sea Raiders" van de NBCD-school van Ryckvelde met in hun midden Flottielje Admiraal J. Rosiers en KVK R. Cardyn (Navform).

Lors de l'inauguration officielle de l'Alouette III, l'on retrouve les protagonistes de l'événement: les constructeurs de l'Alouette III et les "Sea Raiders" de l'école NBCD de Ryckvelde entourant l'Amiral de flottille J. Rosiers et le Capitaine de corvette R. Cardyn (Navform).

Bevelsoverdrachten - Remises de commandement

Zénobe Gramme

De officiële bevelsoverdracht van de Zénobe Gramme had plaats op 20 augustus in de kazerne Bootsman Jonsen te Oostende. Luitenant-ter-zee Geert Leenknecht neemt het roer van het zeilschip over van Luitenant-ter-zee 1ste klasse Eric Devos, bevelhebber sedert 1999.

Van links naar rechts:

Luitenant-ter-zee 1ste klasse Eric Devos, Flottielje Admiraal Jacques Rosiers, Luitenant-ter-zee Geert Leenknecht en Korvetkapitein Philippe Cornez (Navzeb).



Zénobe Gramme

La cérémonie de mise en place du nouveau commandant du Zénobe Gramme, qui se déroulait le 20 août dernier, avait pour cadre la caserne Bootsman Jonsen d'Ostende. C'est le Lieutenant de vaisseau Geert Leenknecht qui reprend la barre de notre voilier au Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Eric Devos en poste depuis 1999.

De gauche à droite:

Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Eric Devos, l'Amiral de flottille Jacques Rosiers, Lieutenant de vaisseau Geert Leenknecht et le Capitaine de corvette Philippe Cornez (Navzeb).

Foto/Photo: J. Camps

Een nieuwe Directeur Operaties

Op donderdag 30 augustus werd Korvetkapitein Jean-Marc Claus aangesteld als nieuwe Directeur Operaties (DIRNAVOPSZEB); hij volgt in die hoedanigheid Korvetkapitein Schaeverbeke op. Sedert 1998 bekleedde Jean-Marc Claus de functie van Stafofficier mijnenbestrijding bij Admiraal Benelux te Den Helder.

Un nouveau Directeur des Opérations

Le jeudi 30 août, le Capitaine de corvette Jean-Marc Claus s'est vu confier les nouvelles fonctions de Directeur des Opérations (DIRNAVOPSZEB) et succède au Capitaine de corvette Christian Schaeverbeke. Jean-Marc Claus occupait depuis 1998 la fonction d'Officier d'Etat-major en lutte anti-mines auprès de l'Amiral Benelux à Den Helder.



Foto/Photo: G. Poupaert

Ter gelegenheid van de bevelsoverdracht zien we hier de nieuwe commandant met naast hem Flottielje Admiraal J. Rosiers (rechts) en Fregatkapitein Jean Robyns.

Lors de la cérémonie de mise en fonction, le nouveau commandant est entouré par l'Amiral de flottille J. Rosiers (à droite) et le Capitaine de frégate Jean Robyns.



Het fregat F912 Wandelaar verwelkomt zijn nieuwe bevelhebber

Op dinsdag 9 oktober vond de "change of command" plaats aan boord van de Wandelaar. Luitenant-ter-zee 1ste klasse Dominique Locmant droeg het bevel over aan Fregatkapitein Georges Heeren die als nieuwe bevelhebber werd aangesteld.

La frégate F912 Wandelaar accueille son nouveau commandant

C'est le mardi 9 octobre qu'eut lieu la cérémonie de "change of command" à bord du Wandelaar. Le Lieutenant de vaisseau de 1ère classe Dominique Locmant cède sa place au Capitaine de frégate Georges Heeren qui se voit investi dans ses nouvelles fonctions.



Foto/Photo: J. Camps

Van links naar rechts: Fregatkapitein Robyns (AOPS), de uittredende commandant, zijn opvolger, en Flottielje Admiraal J. Rosiers.

De gauche à droite: le Capitaine de frégate Robyns (AOPS), les commandants sortant et entrant et l'Amiral de flottille J. Rosiers.

Nieuwe Hoofdwapenmeester (MAC) in Brugge en Zeebrugge

Op 14 september jl. werd Opperreester-chef Marc Talboom benoemd tot nieuwe MAC van het Opleidingscentrum (NAVFORM) te Sint-Kruis. Hij volgt in die hoedanigheid Bernard Lete op, die een andere functie kreeg toevertrouwd te Zeebrugge.



Nouveaux Maîtres d'Armes Chefs (MAC) à Bruges et Zeebruges

Le 14 septembre dernier le Maître principal-chef Marc Talboom devenait le nouveau MAC du Centre de Formation Navale (NAVFORM) à Sainte-Croix. Il succède au Maître principal-chef Bernard Lete appelé à prendre ses fonctions à Zeebruges.

De nieuwe MAC, Marc Talboom, en de voormalige, Bernard Lete, drukken elkaar de hand.

Une poignée de main entre le nouveau, Marc Talboom et l'ancien, Bernard Lete.

Foto/Photo: AVC

Op 24 september werd Opperreester-chef Bernard Lete aangesteld als Hoofdwapenmeester van de Marinbasis te Zeebrugge. Hij vervangt Opperreester-chef Eddy Geeraert die de pensioenleeftijd heeft bereikt.

Et c'est le 24 septembre que le Maître principal-chef Bernard Lete reprenait officiellement le poste de Maître d'Armes chef de la Base Navale de Zeebruges. Il remplace le Maître principal-chef Eddy Geeraert atteint par la limite d'âge.

De MAC's en de Korpskwartiermeesters met in hun midden Admiraal Rosiers. Van links naar rechts : Jean-Pierre Chielens, Bernard Lete, Flottielje Admiraal J. Rosiers, Eddy Geeraert en Freddy Devinck.

Les MAC's et les Quartiers-maîtres-chefs de Corps entourant l'Amiral Rosiers. De gauche à droite: Jean-Pierre Chielens, Bernard Lete, l'Amiral de flottille J. Rosiers, Eddy Geeraert et Freddy Devinck.

Foto/Photo: J. Camps



Proton in de Huishouding en Bar All Ranks Marinekazerne Oostende

Op 10 oktober werd het PROTON systeem officieel ingehuldigd in de Bar van de Marinekazerne Oostende. Een week voorheen werd dit handig betalingssysteem ook in gebruik genomen in de Mess Huishouding. Vooruitlopend op de aankomst van de EURO munt, is de Mess nu reeds klaar voor een vereenvoudiging van de ontvangsten. Vanaf het eerste uur werden vele PROTON kaarten bij de klanten uit de portefeuille gehaald en de werkwijze op algehele goedkeuring onthaald. De afschaffing van de klasieke "maaltijdticketjes" is nu ook een feit.



Proton au Ménage et au Bar All Ranks de la caserne de la Marine à Ostende

Le 10 octobre dernier le système PROTON a été inauguré officiellement au Bar de la caserne de la Marine à Ostende. La semaine précédente ce système de paiement ingénieux avait déjà été mis en service au Mess. En prévision de la mise en application de l'EURO, le Mess s'est ainsi préparé à la simplification de ses recettes. D'emblée ce procédé fut largement approuvé et un grand nombre de cartes PROTON furent sorties du portefeuille. Il en résulte également que les "tickets repas" sont dorénavant supprimés.

Sur la photo on reconnaît le 1LZ W. Horemans, président du Mess, le 1MC S. Van Bossuyt, gestionnaire du Mess, et le KMC E. Elaut, Barman.

Op de foto herkent u de Mess Voorzitter 1LZ W. Horemans samen met de Mess Beheerder 1MC S. Van Bossuyt en Barman KMC E. Elaut.

Foto/Photo: J. Camps

Andere zeelui op bezoek op de Marinebasis van Zeebrugge

Op verzoek van Flottielje Admiraal J. Rosiers heeft op dinsdag 11 september de bemanning van de Belgacom 32, onder leiding van haar skipper Jean-Luc Nelis, een bezoek gebracht aan de Marinebasis van Zeebrugge.

De BEL 32, de nieuwe hoogtechnologische trimaran die op 8 september jl. gedoopt werd door Jacques Rogge, is de opvolger van de BEL 20. Twee Belgen, waaronder olympisch kampioen Sébastien Godefroid, maken deel uit van de bemanning. Na een afstel- en trainingsperiode zal de BEL 32 deelnemen aan de transatlantische race Jacques Vabre vanuit Le Havre naar Salvador de Bahia in Brazilië.

Wij wensen de bemanning een goede reis en behouden vaart!

Sébastien Godefroid naast Eerste-meester-chef H. Rubbens.

Sébastien Godefroid aux côtés du Premier-maître chef H. Rubbens.

Foto/Photo: J. Camps

Quand d'autres marins visitent la Base Navale de Zeebruges

Le mardi 11 septembre, à l'invitation de l'Amiral de flottille J. Rosiers, l'équipage du Belgacom 32 sous la conduite de son skipper Jean Luc Nélis a visité la Base Navale de Zeebruges.

Le BEL 32, le nouveau trimaran de haute technologie baptisé le 8 septembre dernier par Jacques Rogge est le successeur du BEL 20. Son équipage compte deux belges dont Sébastien Godefroid, ancien médaillé olympique. Après une période de réglage et d'entraînement, il participera à la transat Jacques Vabre qui va du Havre à Salvador de Bahia au Brésil.

Bon vent à ce nouveau coursier des mers.



De oudgedienden van de algerine De Brouwer vergaderden voor de 10de maal

Het wordt zo stilaan een traditie. Sedert 1992 houden de voormalige bemanningsleden van de algerine De Brouwer jaarlijks een banket in het restaurant "Koninginnehof" te Oostende, thuishaven van deze oceaanschip. Op 12 april 1955 verliet de De Brouwer de Koningin der Badsteden voor een oceanografische opdracht in Afrika en meer bepaald in de wateren van het toenmalige Belgisch Kongo; op 2 november, zes maanden en twintig dagen later, legde de De Brouwer terug aan in Oostende.

Tijdens dat langdurig verblijf aldaar zou o.m. de jonge Koning Boudewijn inschepen voor een reis op de Kongostroom van Boma naar de marinebasis van Banana.

Op het 10de "weezien" waren 75 deelnemers aanwezig, verzameld rond Kapitein-ter-zee (b.d.) Theo Nevens en uiteraard de bezieler en organisator Claude Dewasme; het spreekt vanzelf dat zij zich in een vrolijke en kameraadschappelijke sfeer, eigen aan marinemensen en gevormd onder de Afrikaanse zon, tegoed deden aan lekkere spijzen. Alle deelnemers genoten ten volle van het weezien en het oprakelen van herinneringen, en van het aanwakkeren van de nog altijd levendige kameraadschap.

In 2002 wordt het 11de "weezien" gevierd. Daarom dan ook deze oproep tot alle "anciens" van de De Brouwer, maar ook tot al degenen die aan boord van andere algerines de Afrikaanse wateren hebben bevaren, om deel te nemen aan ons 11de banket. Belangstellenden gelieven zich te wenden tot Claude Dewasme, rue du Beau Site, 6 te 7540 Kain (Tournai). Tel. 069/21.35.91.



De groep van de oudgedienden van de De Brouwer

Le groupe des anciens du De Brouwer

Kapitein-ter-zee (b.d.) Theo Nevens, voormalig officier van de De Brouwer, met rechts naast hem bootzman Jean-Marie Simons en initiatiefnemer Claude Dewasme

Le Capitaine de vaisseau (e.r.) Theo Nevens, ancien officier de bord du De Brouwer entouré du bosco Jean-Marie Simons (à sa droite) et de l'organisateur Claude Dewasme.



Les anciens de l'algerine De Brouwer réunis pour la 10ème fois

C'est devenu une tradition, depuis 1992, les anciens membres de l'équipage de l'algerine M904 De Brouwer se réunissent annuellement pour leur banquet de retrouvailles servi au restaurant "Koninginnehof" à Ostende, qui était le port d'attache de cet escorteur océanique-dragueur de mines. C'est le 12 avril 1955 que le De Brouwer quitte la Reine des Plages pour une mission océanographique en Afrique et plus particulièrement dans les eaux du Congo Belge pour regagner la Belgique le 2 novembre soit six mois et vingt jours plus tard.

Au cours de ce très long voyage, le jeune roi Baudouin embarque pour un périple sur le fleuve Congo de Boma à la base navale de Banana.

La dixième journée de retrouvailles a réuni 75 convives autour du Capitaine de vaisseau (e.r.) Théo Nevens et de l'organisateur Claude Dewasme, sacrifiant aux plaisirs de la table dans une ambiance joyeuse et empreinte d'amitié, propre aux marins et forgée sous l'ardent soleil d'Afrique.

Chacun des participants a goûté la joie de se retrouver, de raviver de souvenirs et de revivre la fraternité qu'ils ont connue.

En 2002, les 11èmes retrouvailles seront célébrées, c'est pourquoi tous les anciens des différentes croisières africaines du De Brouwer, mais aussi ceux des voyages africains des autres algerines qui souhaiteraient participer au onzième banquet sont priés de contacter l'organisateur Claude Dewasme, rue du Beau Site, 6 à 7540 Kain (Tournai) Tél 069/21.35.91.

Message in a bottle (vervolg)

Op zaterdag 29 september had, in de zaal van het Arsenaal van Mariembourg, in een unieke sfeer en met een laaiend enthousiasme, de tweede vergadering plaats van de oud-leerlingen van het 3de peloton van de 1ste promotie van de ECSO (School Kandidaat-Onderofficieren van de Zeemacht), afgestudeerd in 1956. Een vijftigtal "anciens" uit alle regio's van het land hadden de oproep van de organisatoren voor deze 45ste verjaardag en het verbroederingsfeest beantwoord.

Wij herinneren onze lezers eraan dat die bijeenkomst het verlengstuk is van een eerste ontmoeting georganiseerd na een oproep in Neptunus ter gelegenheid van de ontdekking door een jonge IJslandse van een fles die in 1957 door tien leerlingen van de ECSO in zee werd geworpen vanop het vliegdekschip HMS Ocean. Sindsdien zijn ze onafscheidbaar geworden!



Een familiefoto vóór de benedenzaal van het stadhuis van Mariembourg.

Une photo de famille devant la salle basse de l'hôtel de ville de Mariembourg.

La bouteille à la mer continue à faire des vagues

Le samedi 29 septembre, à la salle de l'Arsenal de Mariembourg, avait lieu la 2ème réunion des anciens élèves du 3ème peloton de la 1ère promotion de l'ECSO (Ecole des Candidats Sous-officiers de la Force Navale) session 1956. Enthousiasme et ambiance étaient de la partie pour ce 45ème anniversaire et repas de retrouvailles. Venus de tous les coins de Belgique, une cinquantaine d'anciens avait répondu présent à l'appel des organisateurs.

Rappelons à nos lecteurs que cette réunion est la prolongation de la rencontre médiatique organisée par Neptunus suite à la découverte par une jeune islandaise de la fameuse bouteille lancée par 10 élèves de l'ECSO alors embarqués sur le porte-avions HMS Ocean en 1957.

Depuis, ils ne se quittent plus!

Foto/Photo: J.-C. Vanbostal

Een Belgische Marineschilder onderscheiden in Saint-Tropez

Michel Dumont, Officiële Schilder van de Belgische Marine, viel de eer te beurt de toeristische gids van Saint-Tropez en zijn schiereiland te mogen illustreren. Ter gelegenheid van een verblijf aldaar heeft hij er zijn werken tentoongesteld; zij werden zelfs, zij het helaas maar gedurende enkele seconden, getoond op Thalassa, het maritiem tv-programma van France 3.

Michel Dumont, van vorming graficus, schakelde slechts per toeval, op verzoek van vrienden, over op het schilderen van marines. Hij die voornamelijk kathedralen schilderde zal zich volgend jaar in augustus te Zeebrugge naar hartelust kunnen toeleggen op het schilderen van "varende kathedralen".

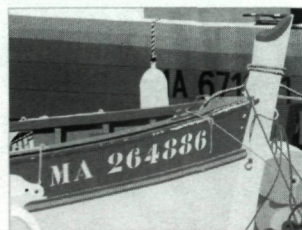


Un peintre de Marine belge s'illustre à Saint-Tropez

Michel Dumont, peintre officiel de la Marine belge, vient de réaliser les illustrations du plan guide de Saint-Tropez et de sa presqu'île. De passage dans la cité tropézienne, Michel y a exposé ses oeuvres qui sont même passées, l'espace de quelques secondes, au programme Thalassa de France 3.

Michel Dumont, graphiste de formation, est passé à la peinture de marines par hasard, à la demande d'amis. Lui qui était habitué à peindre des cathédrales se réglera certainement à Zeebrugge en août car celles-là seront toutes de toile.

phares
et
pointus



marine SPORT



Militair rijwielkampioenschap

Dit kampioenschap had plaats op 13 september jl. op de basis van Koksijde. De ploeg van COMOPSNAV haalde er flinke resultaten.

Championnat militaire de cyclisme.

Le championnat militaire de cyclisme se déroulait le jeudi 13 septembre dernier à la base de Koksijde. L'équipe alignée par COMOPSNAV y obtint d'excellents résultats.

Senioren - Seniors:	5e plaats/place:	1MR VERMOOTE Geert	NAVAE
	11e plaats/place:	1MR VERMOTE Jan	NAVFORM
Dames:	2e plaats/place:	MA1 PIETERS Isabelle	WESTDIEP
Veteranen - Vétérans:	4e place/plaats:	1MC ADRIAANSSENS Alain	NAVCME
	11e place/plaats:	MTR VANWYMEERSCH Eddy	WESTDIEP



Geert Vermoote vecht voor een 5de plaats in de categorie senioren.
Geert Vermoote se bat pour arracher une 5ème place en catégorie seniors.

Foto/Photo: J. Camps

Challenge Lucien Baes te Oostende

De traditionele "Beach triathlon Lucien Baes" had plaats op 2 oktober jl. en kende zoals gewoonlijk een groot succes. De deelnemers moesten 500 meter zwemmen, 15 kilometer afleggen met de mountainbike (VTT) en 5 kilometer lopen. Hieronder de resultaten bekomen door de Marine:

Challenge Lucien Baes à Ostende

Le traditionnel "Beach triathlon Challenge Lucien Baes" avait lieu le 2 octobre dernier. L'épreuve qui consistait à nager 500 mètres, rouler 15 kilomètres en mountainbike (VTT) et courir 5 kilomètres a connu un franc succès. Voici les résultats obtenus par la Marine:



Photo: J. Camps

De weduwe en de dochter van Lucien Baes overhandigen de trofee aan de winnaar.
La veuve et la fille de Lucien Baes remettent le trophée au vainqueur de l'épreuve.

Ploeg - Equipe:

1e COMOPSNAV 2: 1MR Delagrange - 1MR Vermoote - 1MC Debaeremaeker

4e COMOPSNAV 3: 1MR Brulez - 1MR Panesi

5e: COMOPSNAV 4: MTC Cardon - MTR Warnimont

7e: MOST2: KMC Vancampo

8e: COMOPSNAV 1: 1MR Verclairen - 1MC Van Rompaey - 1MC Rubbens

9e COMOPSNAV5: 1LV Rossel

Individueel - Individuel:

9e: 1MR Drieghe NAVAE GBE

13e: 1MC Vermote OCT MEC

Veteranen - Veterans:

4e: 1MC Alain Adriaanssens NAVCME

11e: MTR Eddy Vanwymeersch WESTDIEP

Senioren - Seniors:

5e: 1MR Geert Vermoote NAVAE

11e: 1MR Jan Vermoote NAVFORM

Dames:

2e: MA1 Isabelle Pieters WESTDIEP

Uitslagen van het kampioenschap van de 470 klasse

De 92 Bn Log won het kampioenschap dat plaats had op de Spuikom op 4 en 5 oktober jl. 1MR Vandembrouck haalde, samen met een commandant van de Landmacht, de 3de plaats en was daarmee de best geplaatste vertegenwoordiger van de Marine.

Vermeldenswaard zijn ook de prestaties van 1MC Joanna Calmeyn (Navpers Diva - 5de plaats) en van KMT Marc Deckmyn (Comopsnav - 6de plaats). In het totaal waren er 8 deelnemende ploegen.

Résultats du championnat dériveur 470

Le 92 Bn Log a remporté le championnat "Dériveur 470" qui se déroulait sur le Spuikom les 4 et 5 octobre. Le premier marin, associé à un commandant de la Force Terrestre, est le 1MR Vandembrouck. Il termine à la 3ème place.

Notons également les prestations du 1MC Joanna Calmeyn (Navpers Diva - 5ème place) et du KMT Marc Deckmyn (Comopsnav - 6ème). Au total 8 équipes avaient pris le départ.



Foto/Photo: J. Camps

Luitenant-ter-zee 1ste kl. Daniel Lepeire, commandant OCM, overhandigt de prijs aan de winnende ploeg van 92 Bn Log.

Le Lieutenant de vaisseau de 1ère cl. Daniel Lepeire, Commandant de l'OCM, remet le prix à l'équipe victorieuse du 92 Bn Log.



De Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine is op zoek naar prijzen voor de tombola van het Galabal van de Marine

Elk jaar opnieuw is het de moeilijke taak van het secretariaat om 1000 prijzen bijeen te krijgen voor deze reuzentombola. Gezien uw vrijgevigheid voor de Marine en voor het goede doel richten wij ons tot U.

Indien U een prijs wenst te geven, publiciteit wenst te plaatsen in het programmaboekje van het bal, of ons een lijst van leveranciers binnen de maritieme wereld kan bezorgen, contacteer ons dan op het nummer 059/80.66.66 of per mail vzw.neptunus@pi.be.

Het Galabal zal plaats hebben op 1 februari 2002 in het Casino Kursaal van Oostende. Zoals gewoonlijk gaan alle opbrengsten naar de Vereniging voor Hulpbetoon in de Marine

L'Entraide de la Marine est à la recherche de prix pour la tombola du Bal de gala de la Marine

Chaque année à pareille époque le secrétariat du Bal de gala de la Marine est investi d'une tâche de bénédictin: trouver plus de 1.000 prix pour la tombola géante. Nous faisons appel à vous, connaissant votre générosité pour la Marine et pour la bonne cause.

Si vous désirez offrir un prix, insérer un encart publicitaire dans le programme du Bal, si vous pouvez nous faire parvenir une liste de fournisseurs proches du monde maritime, contactez-nous au 059/80.66.66 ou par mail vzw.neptunus@pi.be.

Le Bal de gala aura lieu le 1er février 2002 au Casino Kursaal d'Oostende et comme de coutume, tous les bénéfices iront à l'Association d'Entraide de la Marine.

Drame en Mer Baltique le 30 janvier 1945

L'Odyssée du Wilhelm Gustloff (I)

Dans la nuit glacée du 30 janvier 1945, le Wilhelm Gustloff, paquebot de 25.484 tonnes de la marine marchande allemande, était, sans aucun avertissement, torpillé par un sous-marin soviétique immatriculé et dénommé S13. Cette action, relevant du terrorisme à l'encontre de passagers essentiellement civils, donc non-belligérants, entraîna dans une mort atroce 3,6 fois plus de victimes que la catastrophe du Titanic. Pour rappel: Titanic 1.503 disparus; W. Gustloff 5.438, dont 3.000 enfants! L'un fut victime de la vanité criminelle d'une compagnie de navigation, l'autre de la cruauté de l'homme. Cette «victoire» des soviétiques ne fut nullement un cas isolé, hélas! Deux autres navires marchands allemands parmi tant d'autres, du simple caboteur au cargo rapide, en passant par des navires de pêche et autres baleiniers, furent détruits dans les mêmes circonstances: le mv Goya, 6.666 morts, et le paquebot General Steuben, 3.608 morts. Ces deux navires furent envoyés par le fond, durant la même époque et dans les mêmes parages que l'infortuné Wilhelm Gustloff.

En juillet 1995, j'eus le privilège d'être rappelé et embarqué à bord du M903 A.F Dufour, unité que je connaissais et appréciais fort bien, car en 1991 je servis régulièrement à son bord comme réserviste. Notre mission en cet été de 1995 consistait à participer à la croisière d'entraînement et d'amarinage de la prestigieuse Ecole Navale de Brest. Cette croisière d'été était placée sous les ordres du directeur de l'Ecole Navale, l'Amiral Leberre. Après



Lancé en 1937, le «Wilhelm Gustloff», un chef d'œuvre de la construction navale allemande, fit sa première escale à Madère le 21 avril 1938.

avoir quitté Zeebruges, nous arrivâmes à Brest, attendus par la flottille française, composée de la frégate Drogou, et neuf avisos-écoles, au nom tiré de la famille des félins.

L'appareillage eut lieu et nous mîmes le cap sur Zeebruges sans y relâcher toutefois, puisque notre but était la Mer Baltique, en passant par l'Elbe et le Canal de Kiel.

Au moment de l'appareillage, le 1er Lieutenant, l'EDV Jack Deridder, à ma grande surprise, me demanda, à moi qui ai été formé à la stricte obéissance, si je pouvais l'aider en acceptant de prendre un quart de mer comme timonier, afin de pallier au manque de personnel «pont». J'acceptai avec empressement, tout en sachant que je renonçais ainsi à la vie confortable d'«homme de jour». Mais j'étais déjà heureux, à mon âge, d'être à bord et je me faisais un devoir d'aider à la bonne marche du navire, remerciant ainsi son équipage qui m'avait si fraternellement et cordialement accepté.

Au large de Zeebruges une frégate nous transféra, par zodiac, deux nouveaux matelots de pont dont un deviendrait mon second timonier. Poursuivant notre croisière programmée (Zeebruges, Brest, Canal de Kiel, Gdynia, Copenhague, Canal de Kiel, Brest, Zeebruges), nous mîmes le cap sur l'embouchure de l'Elbe. Au quart de 08.00-12.00 je fis la connaissance de mon collègue, le matelot Dirk Boone, et lui appris à barrer. Ce jeune garçon, pour qui c'était le premier voyage en mer, arriva tout juste à reconnaître tribord de bâbord. J'entrepris donc avec une grande patience de lui enseigner l'art de barrer un vénérable MSO. Il se montra bon élève et très vite, à mon grand soulagement, il manœuvra la barre avec adresse. Il est toujours dans la Marine aujourd'hui et est devenu un détecteur très compétent.

Au matin, notre flottille entra dans l'Elbe et assez vite nous pénétrâmes dans le fameux Nord-Ostseekanal (le canal de Kiel), à Brunsbüttel. Or, par un pur hasard, nous empruntâmes cette voie maritime, longue de 100 km, l'année même du centenaire de son inauguration. C'est en effet en 1895 que le Kaiser Guillaume II, à bord du yacht impérial, le Hohenzollern, inaugura cette route stratégique. Pour plus de faste encore, l'Armée Impériale, avait disposé tous les cent mètres et des deux côtes de la berge, un soldat en armes, afin de rendre dignement les honneurs au Kaiser. En fait, la réelle raison de la construction de ce chef d'œuvre, était de permettre le transfert rapide et discret de la flotte, ou du moins de certaines de ses unités, de la Baltique (Kiel) vers



Yacht impérial Hohenzollern 1892 - 1923.

la Mer du Nord. Tout cela sans devoir l'exposer au monde entier en empruntant la longue route qui contourne le Danemark.

En navigation sur cette voie maritime, des consignes très strictes de sécurité furent d'application: poste de navigation en eau restreinte, vitesse très limitée pour ne pas endommager les berges, pilote à bord etc. Nous mettrons plus de huit heures pour franchir le canal et admirer la splendide campagne du Schleswig-Holstein. C'était dans un silence presque religieux, seulement troublé par le ronronnement des machines et les ordres du pilote, que je me mis à méditer sur tout ce qui c'était produit en ces lieux au cours des cent ans d'existence du canal. Tel le passage d'unités célèbres: le cuirassé de poche Graf von Spee, des U-Boten, le Hermann von Wissmann (le futur Kamina), le Lorelei (l'Artevelde de notre Corps de Marine, tombé quasiment achevé aux mains des allemands en 1940) etc. etc. (Pour information: aujourd'hui plus de 46.000 navires empruntent annuellement le canal.)

Arrivé à Kiel, au sortir de l'écluse, nous virâmes sur bâbord dans cette magnifique baie de Kiel, appelée Kieler Förde. Plus tard nous doublâmes sur tribord Laboe avec son «Marine Ehrenmal», une tour haute de 85 mètres et affectant la forme d'une étrave, érigée à la mémoire des marins allemands morts durant le dernier conflit mondial. A sa base, sur un socle, trône le U-Boot U 995. Ce dernier, lancé à Hambourg en 1943, opéra en Mer de Norvège et en Mer de Barentsz; à la fin du conflit il fut retrouvé au Danemark, en panne, mais pour le reste en parfait état. C'est à son bord qu'ont été tournées les scènes de combat et de suspense du célèbre film-catastrophe «Das Boot», film inspiré du livre de Lothar Günther Buchheim «Le Styx».

Les quarts de mer s'écoulèrent vite. Durant celui de 00.00-04.00, je fus en poste à la timonerie. Nous étions déjà en Mer Baltique, l'Ostsee comme disent les Allemands. La position du Dufour sur la carte, indiquait la Pologne à tribord. Toujours curieux je voulais situer sur la carte l'épave du Wilhelm Gustloff, et surtout ne pas rater «ça», c'est à dire l'endroit où fut commis cet acte monstrueux en janvier 1945. Je connaissais à peu près la position de l'épave, mais sans pouvoir la localiser. C'était à côté du Stolpe Bank que se dessinait le symbole d'une épave avec ces lettres lourdes de sens «WK», qui en anglais signifient «wreck» (épave). En fait il y en avait deux, assez proches l'une de l'autre, qui gisaient par 61 mètres de fond. La seconde épave devait être celle du Goya, un cargo de 5.230 tonnes, torpillé avec 7.000 réfugiés à son bord et qui sombra en 6 minutes; il ne restait le lendemain au petit matin que 334 survivants! C'était le 16 avril 1945.

Troublé personnellement par toutes ces pensées, je quittai quelques instants la chambre des cartes pour l'aileron tribord de la timonerie, d'où je contemplai la mer, très calme durant notre quart. Je devinai en ce moment les scènes d'horreur qui avaient dû se produire en ces lieux voici 50 ans. Regagnant la timonerie j'en parlai autour de moi. Personne ne sembla connaître cette page horrible de notre histoire contemporaine, ni l'officier de quart, ni aucun des trois élèves-officiers de la Marine Nationale, ni non plus les sous-officiers détecteurs et matelots! Quel regret pour la culture et l'histoire maritime!

Avant d'aborder le drame lui-même de la fin du Wilhelm Gustloff, je vous propose un court rappel historique, afin d'expliquer les raisons de la présence d'une population allemande dans cette région de la Baltique. Lorsqu'en 1864 le chancelier allemand, dit «de fer», le Prince Otto von Bismarck, réalisa l'unité de l'Allemagne, la Prusse-Orientale, dont la population était purement allemande, fut intégrée à l'Empire allemand. En 1945 cette Prusse fut partagée entre la Pologne et la Russie. De grandes villes passèrent, malgré leur volonté, aux Russes: telle Königsberg qui fut rebaptisée

Kaliningrad; Gotenhafen, de son côté, passa à la Pologne et devint Gdynia. Lors de l'avance irréversible des troupes soviétiques, la population s'est trouvée sans défense, face à la terrible vengeance de la soldatesque russe. Les gens fuyaient, tout comme en mai 1940 en Belgique, où les anciens se souvenaient des Uhlans du Kaiser lors de leur passage à Visé, Andenne, Tamines, Dinant, Louvain et tant d'autres villes de notre pays. En 1945, à Nemmersdorf, petit village côtier de Prusse, se déclencha la grande panique. Des soldats russes, appartenant à la 11^{ème} Armée de la garde, y pénétrèrent et l'orgie commença illico: viols, tortures, mises à mort... Cinq jours plus tard une contre-offensive, menée par les restes de la 4^{ème} Armée allemande, découvrait toute l'ampleur du drame : des femmes crucifiées vivantes aux portes des maisons, quarante prisonniers de guerre français, pris pour des espions, abattus etc. Naturellement, les témoins allemands firent rapport de ce qu'ils avaient découvert et la censure ne put occulter ces faits. Comme une traînée de poudre, la nouvelle se répandit dans toute la région et bien au-delà. De cette situation découla un des plus effroyables exodes de notre époque.

(à suivre)

P. Latinis

Caractéristiques du Wilhelm Gustloff

Type de navire: paquebot à moteurs
 Chantier naval: Blohm & Voss Hambourg
 Numéro de coque: 511
 Pose de la quille: le 5 mai 1937
 Mise en service: le 15 mars 1938
 Déplacement: 25.484 T
 Longueur hors tout: 208,50 m
 Largeur au maître bau : 23,50 m
 Tirant d'eau: avant 6 m, arrière 7 m
 Machine: 4 moteurs diesel Man 2 temps 8-cylindres
 Puissance: 2 hélices développant 9500HP
 Vitesse: 15,5 noeuds (28,5 km)
 Equipage: 426 personnes
 Passagers: 1.465 personnes
 Propriétaire: Deutsche Arbeitsfront gmbh
 Armement: Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft

Flotte des navires du «Deutsche Arbeitsfront»*

Der Deutsche: réquisitionné en 1945 par les soviets et rebaptisé Asia
Oceana: réquisitionné en 1945 par les soviets et rebaptisé Sibir
Robert Ley: détruit lors d'un bombardement de Hambourg en 1945, démoli et vendu à la ferraille en Angleterre
Sierra Cordoba: transféré en Angleterre
Stuttgart: resté en Allemagne après la capitulation
Wilhelm Gustloff: torpillé le 30.1.1945 en Mer Baltique.

*Administration fonctionnant par souscription nationale «obligée» ou «conseillée» par le parti national-socialiste à ses membres. Système KDF: «Kraft durch Freude» (La Force par la Joie)



Maritiem panorama

Met ruim 4 miljoen ton

Oostendse haven mikt op Short Sea Shipping

Voor de haven van Oostende is Short Sea Shipping (SSS) van primordiaal belang. De totaleit van haar zeegoederenverkeer, zo'n 4.307.000 ton in 2000, wordt immers door SSS-trafieken gegeneerd. Daarom wil de haven maximaal inspelen op de opportuniteiten die zich thans voordoen in de groei van deze trafieken, temeer daar zij de nieuwe infrastructuur waarover zij nu beschikt ten volle wil benutten.

Short sea shipping staat voor de kustvaart en de fluvio-maritieme vaart. SSS is snel, stipt en economisch rendabel. Haar horisonten zijn oneindig ruim. Voor Oostende zijn er de traditionele vaarten op Groot-Brittannië, terwijl Ierland, de Baltische staten en Zuid-Europa tot mogelijke uitbreidingsgebieden behoren. De promotie van de mogelijkheden van Oostende op ro-rogebied beoogt dan ook een verdere diversificatie van lijnen naar deze gebieden, terwijl ook de passagierstrafiek nieuw leven moet ingeblazen worden.

SSS belangrijk

Wat dit laatste betreft, is het helaas duidelijk dat de trafiek van Hoverspeed op Dover achteruitboert. Tijdens het eerste semester van dit jaar daalde de trafiek er met 20% voor de passagiers en met 1/3 voor de auto's, tot respectievelijk 328.000 passagiers en 80.000 auto's. Daarom worden sinds geruime tijd onderhandelings gevoerd met Transeuropa Fer-

ries om buspassagiers toe te laten aan boord van haar ferries die op Ramsgate varen. Zo Hoverspeed na september van dit jaar minder dan drie afvaarten per dag biedt, zou er voor Transeuropa Ferries een markt kunnen gevonden worden in Zuid-Engeland. Dan kan er eventueel hiervoor een vergunning gevraagd worden voor Schengen-verkeer.

Maar het is vooral op de groei van de SSS-vrachten dat Oostende wil inspelen. Men weet dat de Vlaamse Gemeenschap, onder de hoede van de vereniging "Promotie Binnenvaart Vlaanderen", thans bijzonder actief is in het promoten van meer watervervoer voor goederen. Dat Oostende wil mee genieten van eventuele steun van overheidswege is evident. Zo is het mogelijk de frequentie en de ladingen van de regelmatige verbindingen met Groot-Brittannië op te voeren. Thans zijn er dagelijks 9 afvaarten naar Ramsgate (Transeuropa), 2 afvaarten naar Ipswich (Ferryways) en 1 afvaart naar Sheerness (Sammarina). In totaal zijn dat 12 afvaarten of 24 ferrybewegingen per dag.

Ook het SSS-verkeer van stortgoederen is voor Oostende heel belangrijk, want het vertegenwoordigt zo'n 35% van de globale zeegoederen-trafiek. In totaal gaat het op jaarbasis om circa 350 coasters met een ladingcapaciteit van 2.500 tot 3.000 ton. Het betreft hoofdzakelijk bouwmaterialen gebaggerd in de Noordzee alsook hout, papier, cement en kolen aangebracht door coasters die zelfs uit Riga en Dakar komen.

SSS opdrijven

Qua opdrijven van de ladingen heeft de rederij Ferryways samen met de goederenbehandelaar Searoad Stevedores in augustus jongstleden een nieuw staaltrafiek tussen Duitsland en Engeland opgestart. Coils van staalplaten worden per trein te Oostende aangevoerd, op trailers overgeladen en verscheept naar Ipswich. Nieuwe tonnages dus voor de rederij en voor de Oostendse haven. Een derde ferry, naast de Anglian Way en de Flanders Way, zou in oktober op de lijn worden ingelegd. Op de Sheernesslijn treedt nu de vervoerder CCC op en zelfs P & O Ferrymasters opereert op de Sammarinaferry. Ook op die lijn komt binnenkort een tweede ferry in dienst.

Nu de capaciteit van ferryways en van Transeuropa Ferries uitgebreid wordt, is het wellicht tijd om nieuwe markten te gaan zoeken. Hierbij denkt Oostende aan het heroveren van de Oostenrijkse trafieken die ten tijde van RMT floreerden. Met dat doel hebben West-Vlaamse vervoerders onlangs een werkbezoek gebracht aan dat land. Voor het ogenblik is men te Oostende vooral geconcentreerd op het transitoverkeer tussen Duitsland en Groot-Brittannië. Ook de Oost-Europese markt met haar vele mogelijkheden zou opnieuw aangesproken worden.

Citeren we nog het succes van de nieuwe ferrydienst voor containers tussen Oostende, Rotterdam en Antwerpen. Dit heeft Le Havre en cen-

traal Frankrijk ertoe aangezet met Oostende contact op te nemen om haar haven te kunnen inschakelen als tussenstopplaats in het SSS-verkeer. Het is geweten dat die Franse gebieden te kampen hebben met overbelasting van hun autowegennet.

Nu in heel West-Europa het autowegennet aan het dichtslippen is, wordt bijzondere aandacht aan SSS-

besteed. De Oostendse haven wil hierop inspelen, temeer daar de hele voorhaven gerenoveerd werd en hierdoor nieuwe mogelijkheden gecreëerd werden. Het komt erop aan de gepaste promotie te voeren en de rederijen te vinden die met verladers willen samenwerken om nieuwe trajecten op te starten. Naar verluidt zijn er vanuit Frankrijk, Portugal en Spanje voorstellen gekomen

om met Oostende nieuwe SSS-lijnen in het leven te roepen. Beslist positief voor de uitbreiding van de traject in de haven van de Ensorstad.

H. Rogie

Na een wachttijd van 50 jaar

Verbinding Kennedyrondpunt-De Bolle in Oostende eindelijk klaar

Na meer dan 50 jaar palavers is de doorsteek Kennedyrondpunt-De Bolle te Oostende eindelijk een voldongen feit. De officiële inhuldiging van de rechtstreekse wegverbinding tussen de A10 en de voorhaven had op zondag 21 oktober ll. plaats in aanwezigheid van Vice-premier Johan Vande Lanotte, en van Steve Stevaert, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening.

De aanleg van deze ring om Oostende is een lang verhaal. Het eerste plan om de stadskern te ontlasten van het zwaar verkeer dat naar de terminals van de haven trekt, dateert van 1944. Hoewel iedereen het nut inzag van een rechtstreekse verbinding tussen de Kennedyrotonde van de A10 (toen nog de E40) en het kruispunt De Bolle van de achterhaven, werden de nodige kredieten nooit vrijgemaakt. Ministers kwamen de site bezoeken, beloofden de plannen te bestuderen, maar er kwam geen schot in het project.

Ruim 50 jaar later

Decennia lang werd over de geplande doorsteek gepalaverd. Tot Eddy Baldewijns, de toenmalige minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, op 24 oktober 1996 zijn fiat gaf en meer dan één miljard BEF vrijmaakte voor de realisatie van de doorsteek. Het had dus exact 52 jaar geduurd vooraleer een concrete beslissing genomen werd en het geld vrij kwam. Men moest dan nog twee jaar wachten vooraleer minister Baldewijns op 11 september 1998 het officiële startschot van de werken gaf. Toen werd beloofd de werken tegen eind 2001 klaar te krijgen, wat nu ook gebeurde.

Voor de officiële opening van de verbinding President Kennedyplein-De Bolle werden de genodigden verwelkomd door Jean Vandecasteele, burgervader van Oostende. Het was Vlaams minister van Openbare Werken Steve Stevaert die het pro-

toocol ondertekende en tot de officiële opening van de doorsteek overging. Onder de talrijke prominenten noteerden we Vice-premier Johan Vande Lanotte en Etienne Schouppe, gedelegeerd bestuurder van de NMBS. In de namiddag mochten de Oostendenaars de nieuwe verbinding inwandelen, waarna een groot volksfeest volgde.

Een grootse realisatie

Om het Kennedyrondpunt van de A10 te verbinden met het kruispunt De Bolle moesten de treinsporen van de lijn Brussel-Oostende en de dokken van de handelshaven overbrugd worden. Na diverse studies werd geopteerd voor een tunnel onder de sporen en een brug over de handelsdokken. Het was beslist een grootse onderneming die in totaal zo'n 1,2 miljard BEF zou kosten. Zo kwamen er onder de treinsporen twee 100 meter lange tunnels van elk 10 meter breed. Ze zijn geflan-

keerd door een fiets- en voetgangers-tunnel van 5 meter breed. Over de handelsdokken werden twee grote ophaalbruggen geconstrueerd van elk 13 meter breedte met een overspanning van 25 meter.

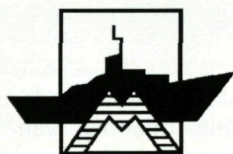
Geluidsschermen werden aangelegd om het lawaai te weren ter hoogte van het AZ Damiaan. De spoorlijnen werden herschikt en heel wat gebouwen gesloopt, ondermeer de oude brandweerkazerne, het jeugdtehuis De Bolle en de hangar nr. 5 van het Houtdok. Ondanks de omvang van de werken werd de vooropgezette raming van 1,2 miljard BEF niet overschreden. Met de realisatie van de doorsteek is ook de aanzet gegeven tot een ringlaan naar de industriezone Plassendale. Ook werden de nodige schikkingen getroffen voor een nieuwe bedding voor de tramsporen en de verdwijning van de Slijkensesteenweg die in het havengebied zal opgenomen worden.

Mobiliteitsplan

De doorsteek Kennedyrotonde-De Bolle situeert zich in het nieuwe mobiliteitsplan van de stad Oostende alsook in het renovatieproject van het havencomplex. Het zwaar en doorgaand wegverkeer wordt aldus uit de stadskern geweerd en de toegang tot de terminals van de Diepwaterkaai en het gerenoveerde Zeewezendok wordt verbeterd. Aan de Diepwaterkaai opereert de rederij Trans Europa Ferries met vier vrachters op Ramsgate en heeft in de onmiddellijke nabijheid een groot opslagterrein. Aan de nabijgelegen Cockerillkaai, ook onlangs gerenoveerd, grijpen diverse stortgoedtrafiek plaatsen waaronder de aanvoer van zand en grintsoorten gebaggerd in de Noordzee. Het vernieuwde Zeewezendok kent een bloeiende ro/ro- en containertrafiek op Ipswich verzekerd door twee ro/ro-vrachters van de rederij Ferryways.

In verband met dit laatste zal er ook gezorgd worden voor een rechtstreekse spoorverbinding met de lijn Brussel-Oostende zodat de containers afkomstig uit het hinterland niet langer via de weg moeten overgeladen worden om de vrachters van Ferryways te bereiken. Dit zal echter een verdere stap zijn in het mobiliteitsplan voor de ontsluiting van het havencomplex. Met de doorsteek Kennedyrotonde-De Bolle beschikken de Ensorstad en haar haven nu over betere faciliteiten op verkeerstechnisch vlak, iets waarop ze al decennia lang wachten.

H. Rogie



MULTI n.v.

Scheepsbouwkundig Studiebureau

**Engineering - Planning
Budgettering - Berekeningen
Supervisie**

Wij beschikken over volgende computersystemen:
Autocad, Microstation, Nupas.

Multi n.v., Kapelanielaan 13 D, 9140 Temse
Tel. 0032 (0)3 710.58.10
Fax 0032 (0)3 710.58.11
E-mail: info@multi.be
Website: www.multi.be



Turbo's Hoet



**Uw Turbospecialist
Votre spécialiste Turbo
Ihre Turbospezialist**

GARRETT



HOLSET



IHI

MITSUBISHI

Turbo's Hoet P & R N.V.
Bruggesteenvweg 145
B - 8830 Hooghelede
België
Tel.: 051-25.24.36
Fax: 051-20.05.07

Met het aanlopen van de "Legend of the Seas"

Zeebrugge ontvangt mooiste cruiseschip ter wereld

Een der grootste en mooiste cruiseschepen thans in de vaart, de Legend of the Seas van de Royal Caribbean Cruise Line, meerde op woensdagmorgen 5 september jl. af in het Albert II-dok aan de Flanders Continental Terminal te Zeebrugge. Het was de eerste aanloop van het schip in de Belgische kusthaven. In de late namiddag zette het zijn vaarschema naar Le Havre en de Middellandse Zee voort.

Het cruiseschip had zo'n 1.800 passagiers aan boord, voor de helft Amerikanen en Europeanen, en kwam uit Harwich van waaruit het een 13-daagse cruise startte naar West-Europese en Middellandse Zee-havens. Zeebrugge was zijn eerste aanloophaven op het continent. Zowat de helft van de passagiers nam de gelegenheid te baat om de kunststad Brugge te bezoeken. Ook een trip naar Blankenberge stond op het programma.

Enig in zijn soort

De **Legend of the Seas**, gebouwd in 1995 te St-Nazaire op de Chantiers de l'Atlantique, was tot nu toe vooral op kruisvaart in de Caraïbische Zee. Zoals de Zweedse kapitein Thomas Wildung ons zei geraakt de markt in dat gebied stilaan oververzadigd zodat de rederij haar activiteiten heeft uitgebreid tot West-Europa en de Middellandse Zee. Ons continent vormt thans het snelst groeiend segment in de cruisesector hoewel de marktpenetratie er nog altijd aan de lage kant ligt. Cruises op de Noordzee zijn zelfs een nieuw gegeven.

Te Zeebrugge meren de cruiseschepen meestal af aan de Leopold II-dam, maar de Legend of the Seas moest in het Albert II-dok aanleggen vanwege zijn lengte. Het cruiseschip meet immers 289m x 35m x 24 voet. Het vaart onder de Liberi-

aanse vlag met een bemanning van 720 koppen verdeeld over zowat 40 nationaliteiten. Niet enkel de afmetingen van het schip zijn buitengewoon. Ook zijn tonnenmaat van 70.950 bt, zijn 12 dekken en zijn capaciteit van 2.064 passagiers zijn uitzonderlijk. Beslist een van de grootste cruiseschepen ter wereld !

De passagiers logeren in 902 kajuiten waarvan 575 met zicht op zee. Ook gehandicapten kunnen meevaren, want voor hen werden 17 kajuiten speciaal uitgerust. Qua inrichting en comfort is de Legend of the Seas enig in zijn soort : een drijvende stad ingericht en opgesmukt als een echt paradijs. Zo zijn er onder meer een concertzaal met 800 zitplaatsen, een restaurant voor 1.050 personen, vier bars met samen 825 zitplaatsen en een casinozaal voor 240 personen. Dit alles groots geconcepieerd en uitgevoerd in westerse stijl vol pracht en glitter. Vermeldenswaardig is de minigolf in open lucht, aangelegd op het hoogste dek van het schip ; de Legend of the Seas is immers het eerste cruiseschip dat zo 'n golfterrein heeft. Voor de verplaatsingen van de passagiers aan boord werden niet minder dan 11 liften voorzien.

Qua aandrijving van het schip vermelden wij dat de Legend of the Seas door gecombineerde diesel- en elektrische turbines is aangedreven. Ze ontwikkelen zo'n 80.000 pk en bezorgen het schip een kruissnelheid van 24 knopen.

België cruiseland

Het aanlopen van de Legend of the Seas te Zeebrugge is beslist de bekroning van de inspanningen die ons land levert om grote cruiseschepen naar zijn havens te lokken. Zeebrugge heeft een jarenlange ervaring in dit domein en ontving dit jaar 45 schepen. Antwerpen komt dicht in

de buurt met 41 cruiseschepen terwijl Oostende er 5 ontving. Gent heeft voor het laatst in 2000 nog een paar schepen zien aanleggen. Zoals Joachim Coens, de nieuwe voorzitter-gedelegeerd bestuurder van de MBZ, het in zijn speech aan boord zei, wordt Zeebrugge hoe langer hoe meer in het vaarschema van de grote rederijen opgenomen omwille van zijn rijk cultuur-historisch hinterland. Er is evenwel wat aarzeling om grote investeringen in een passagiersterminal te doen, hoewel het Zeestation aan de Leopold II-dam behoorlijk werd opgesmukt. Maar de grote cruiseschepen zoals de Legend of the Seas verkiezen aan een rechte kaai van de FCT aan te leggen, waar er toch al voldoende expertise opgebouwd werd bij de gespecialiseerde scheepsagenten en de reisorganisatoren om er een vlotte service te garanderen.

Hoe moet het nu verder ? Als de groei van de cruisemarkt zich bevestigt kan wellicht gestart worden met de uitbouw van een volwaardige passagiersterminal waar ruim honderd cruiseschepen per jaar ontvangen kunnen worden. Mits aan doeltreffende marktprospectie wordt gedaan kan Zeebrugge, net als Antwerpen en Oostende, zeker het aanlopen van zulke schepen aanzwengelen. Het aanleggen van de Legend of the Seas is daar een mooi bewijs van.

H. Rogie

NICE TO KNOW

KENT U HET STEUNFONDS F.S.A.?

Dit Steunfonds werd opgericht op initiatief van wijlen Baron Generaal de GREEF, Minister van Landsverdediging. De VZW werd gesticht op 12 april 1954, meer dan 45 jaar geleden.

De Minister van Landsverdediging is in de schoot van de Raad van bestuur en de Algemene vergadering vertegenwoordigd door de Directeur van de Sociale dienst van de Centrale dienst voor sociale en culturele actie (CDSCA).

Aan alle invaliden in vreedstijd, militairen en leden van de federale politie

1. Wie kunnen beroep doen op dit Steunfonds?

Alle behoeftige invaliden in vreedstijd, militairen of ex-militairen, dienstplichtigen, reservisten, rijkswachters of ex-rijkswachters (thans federale politie), al dan niet lid van een vereniging, hun langstlevende echtgeno(o)t(e), hun wezen, hun nakomelingen en ascendenten, alsook de gevallen die door de Raad van bestuur gelijkgesteld worden.

2. Welke soorten hulp?

Financieel en sociaal : giften in geld, ereleningen (d.w.z. renteloze leningen), studiebeurzen, financiële tussenkomsten in een specifieke last, kerstgeschenken, winterhulp (d.w.z. tussenkomsten in de verwarmingskosten), mobiele hulp (administratieve, technische, sociale bijstand) enz... en dit alles met de medewerking van de CDSCA - Sociale Dienst, de Sociale Dienst van de federale politie en de OCMW's.

3. Hoe hulp aanvragen?

Door U te wenden tot het secretariaat, bij voorkeur schriftelijk:

F.S.A. vzw (Steunfonds)

Julius Caesarlaan, 14

1150 BRUSSEL

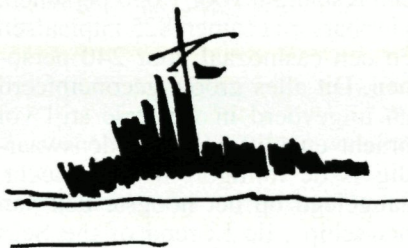
Tel/Fax: 02/763.39.60

Aan de weldoeners en schenkers.

U wilt het FSA, een specifiek steunfonds, helpen dat sinds meer dan 45 jaar de erkende invaliden van de Strijdkrachten helpt. Stort een gift aan het FSA vzw, Julius Caesarlaan, 14, 1150 Brussel, bankrekening 435-4109331-06 of 310-1365618-41.

Voor iedere gift van 30 EUR of meer ontvangt U een attest voor fiscale aftrek.

De Raad van Bestuur



CONNAISSEZ-VOUS LE FONDS DE SECOURS - F.S.A.?

Ce Fonds de Secours a été créé à l'initiative de feu le Baron Général de GREEF, Ministre de la Défense Nationale. L'ASBL a été constituée le 12 avril 1954, soit il y a plus de 45 ans.

Au sein du Conseil d'administration et de l'Assemblée générale, le Ministre de la Défense Nationale est représenté par le Directeur du Service social de l'Office central d'action sociale et culturelle (OCASC).

A tous les invalides du temps de paix, militaires et membres de la police fédérale

1. Qui peuvent faire appel à ce Fonds de Secours?

Tous invalides du temps de paix, militaires ou anciens militaires, militaires, réservistes, gendarmes ou anciens gendarmes (actuellement police fédérale), membres ou non d'une association, leur conjoint survivant, leurs orphelins, leurs descendants et leurs ascendants, qui sont dans le besoin, ainsi que les cas assimilés par le Conseil d'Administration.

2. Genres d'aides?

Financièrement et socialement : des dons en espèces, des prêts d'honneur (c'est à dire des prêts sans intérêts), des bourses d'études, des interventions financières dans une charge spécifique, des cadeaux de Noël, secours d'hiver (c'est à dire des interventions dans les frais de chauffage), des aides mobiles (par une assistance administrative, technique, sociale) etc....et tout cela avec la collaboration de l'OCASC - Service Social, le Service Social de la police fédérale et des CPAS.

3. Comment demander une aide?

En s'adressant au secrétariat, de préférence par écrit:

F.S.A. asbl (Fonds de Secours)

Avenue Jules César, 14

1150 BRUXELLES

Tel/Fax: 02/763.39.60

Aux bienfaiteurs et donateurs.

Vous voulez aider le F.S.A., un fonds de secours spécifique, qui aide depuis plus de 45 ans les invalides reconnus des Forces publiques armées. Versez un don au F.S.A. asbl, avenue Jules César, 14, 1150 Bruxelles, numéro bancaire 435-4109331-06 ou 310-1365618-41.

Pour tout don de 30 EUR ou plus une attestation pour réduction fiscale vous sera envoyée.

Le Conseil d'Administration

International Jeugdzeilkamp C.M.I. 2002 op het eiland Texel

De Nationale Vereniging Oudgedienden Zeemacht, aangesloten bij de C.M.I. (Confédération Maritime Internationale), kan met 6 jongeren deelnemen aan het zeilkamp dat om beurt doorgaat in één van de zes aangesloten landen.

In 2002 heeft het kamp plaats van zaterdag 3 tot zondag 11 augustus.

Le Stage International des Jeunes 2002 du C.M.I. à l'île Texel

L'Association Nationale des Anciens de la Force Navale, affiliée à la C.M.I. (Confédération Maritime Internationale), peut inscrire 6 jeunes au maximum au stage de voile qui se déroule à tour de rôle dans l'un des 6 pays affiliés.

En 2002 ce camp aura lieu du 3 au 11 août.

Waar - Où?

"Mariniers opleidingskamp Texel"

Joost Dourlijnkazerne

Mokweg, 18

1797 SB Den Hoorn, Texel, Nederland

40 jongeren, zowel jongens als meisjes tussen 15 en 19 jaar, kunnen hieraan deelnemen.

Zij moeten wel kunnen zwemmen en een goede fysieke conditie hebben. Zeilervaring is niet vereist. Inschrijvingskosten: ongeveer 171 Euro (6.900 BEF)

Inschrijving liefst zo vlug mogelijk.

Au total 40 jeunes, filles et garçons entre 15 et 19 ans, peuvent prendre part à ce stage.

Ils doivent pouvoir nager et être en bonne condition physique. L'expérience de la voile n'est pas requise. Les frais d'inscription s'élèvent à 171 Euro (6.900 FB).

Les organisateurs demandent aux candidats de s'inscrire le plus rapidement possible.

Info:

Ludo Verhulst

Secretariaat - Secrétariat VOZMA

Tel/Fax 03/234.25.69

MINISHIP BELGIUM

Miniship Belgium nodigt hierbij alle "fanatiekelingen" van scheepsmodellen en van Waterlinemodellen op schaal 1/1250, uit op 19/1, 16/2, 16/3, 20/4, 18/5 en 15/6 in het Clubhuis-Restaurant van de Vlaamse Vereniging voor Watersporten (VVW), Beatrijslaan 27 te 2050 Antwerpen (Linkeroever). Zij worden er verwacht van 10 tot 12.30 uur.

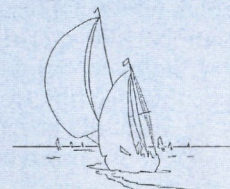
Fanatiques de modèles réduits, modèles "Waterline" à l'échelle 1/1250, le club Miniship Belgium vous donne rendez-vous aux dates suivantes: 19/1, 16/2, 16/3, 20/4, 18/5 et 15/6 au Clubhuis Restaurant van de Vlaamse Vereniging voor Watersporten (V.V.W.), Beatrijslaan, 27 2050 Antwerpen Linkeroever de 10h à 12.30.

Info: Louis Van Cant

Tel. 03/216.98.28

De Yacht Club de la Haute Sambre (Jachthaven van Landelies) organiseert vol- gende activiteiten in de loop van 2002

- Van 9 tot 20 mei (Hemelvaartsdag): maritieme dagen in samenwerking met de Marine. De P902 Libération zal er aanleggen van 18 tot 20 mei en (onder voorbehoud) de Zénobe Gramme van 9 tot 12 mei.
- 15 en 16 juni: "Lobbes viert feest"; start van het seizoen 2002 van het Watertoerisme in aanwezigheid van de heer André Flahaut, minister van Landsverdediging.
- 22 en 23 juni: 3de Waterfeesten in de Abdij van Aulne.
- 28 en 29 september: Landelies - Marchienne-au-Pont: 8ste "Pardon" van de Binnenvaart-Yachting-Marine.



Le Yacht-Club de la Haute Sambre (Port de plaisance de Landelies) nous com- munique les rendez-vous de 2002

- Du 9 au 20 mai (Ascension): rassemblement nautique en collaboration avec la Marine.

La vedette P902 Libération y est attendue du 18 au 20 mai et le voilier Zénobe Gramme (sous réserve) du 9 au 12 mai.

- Les 15 et 16 juin: "Lobbes en fête", ouverture de la saison 2002 de Tourisme fluvial en présence de Monsieur André Flahaut, Ministre de la Défense Nationale
- Les 22 et 23 juin: 3ème fêtes de l'Eau à l'Abbaye d'Aulne
- Les 28 et 29 septembre: Landelies - Marchienne-au-Pont: 8ème Pardon de la Batellerie-Plaisance-Marine

VRIMO - BELMAR

Vriend en Modelbouwer van Belgische Marineschepen

Wat is VRIMO - BELMAR

Vrimo - Belmar is opgericht in 1995 door enkele modelbouwers die met dezelfde gedachten rondliepen, en de droom hadden om eens al onze Belgische Marineschepen varende en op schaal gebouwde modellen bij elkaar te krijgen. Zo zijn we op zoek gegaan naar de plannen en dankzij de medewerking van de Staf van de Marine ZS/IRP hebben we de meeste plannen bekomen om deze droom waar te maken. Ondertussen zijn er reeds verschillende schepen van stapel gelopen en zijn er nog een aantal in aanbouw; het is echt een pracht om deze modellen samen te zien.

Wat begon met ons drietjes, Jos Broekhuysen†, Tony Germeau en ikzelf als vriendenkring is ondertussen flink uitgegroeid tot een volwaardige club en we hebben tal van mensen ontmoet die met dezelfde gedachten rondlopen. Ons doel is om zoveel mogelijk tips, foto's en materialen bij elkaar te krijgen voor wat betreft het bouwen van militaire schepen.

We zijn een vriendenkring die regelmatig samenwerkt met onze Marine, met name de dienst IRP Informatie en Publieke Relaties van de Marine, waarmee we zeer goede contacten onderhouden. U zal ons dan ook regelmatig terugvinden op tal van hun manifestaties, waarvoor onze dank. Aangezien we een vriendenkring zijn is het helemaal niet de bedoeling om mensen uit andere clubs weg te kapen. Ieder van ons blijft aangesloten bij de club waar hij of zij in het verleden voor gekozen heeft; zo hebben we tal van mensen uit verschillende clubs die samen een aparte groep vormen die voorzover we weten enig is in België.

Om tot deze groep te behoren of toe te treden is er maar één vereiste, je moet beslist een grijsdenker zijn!!

Info: T. Germeau

Tel.: 03/776.45.51

R. Coen

Vlaamse Maritieme Ruilvereniging

Hierbij de datums van de bijeenkomsten gepland voor het eerste semester van 2002: 2 februari, 2 maart, 6 april, 4 mei en 1 juni.

De bijeenkomsten hebben telkens plaats in "Antwerpen Miniaturstad", hangar 15A, Cockerillkaai, 2000 Antwerpen. Alle verzamelaars zijn er welkom van 13 tot 17 uur.

La VMR nous communique la date de ses réunions pour 2002: 2 février, 2 mars, 6 avril, 4 mai et 1er juin sont les dates à retenir.

Ces réunions se déroulent au hangar 15A "Antwerpen Miniaturstad", Cockerillkaai, 2000 Antwerpen. Tous les collectionneurs maritimes y sont attendus de 13 à 17h.

Info: Leo Van Ginderen

Tel 03/231.45.13

GSM 0475/214775

Het Marinetreffen van VRIMO-BELMAR

Eind vorig jaar hadden enkelen onder ons samen gevaren met drie Belgische marineschepen, een beetje informatie; foto's werden gemaakt met een mooiogend resultaat. Daar werd dan ook het idee geboren om een evenement te organiseren om te varen met zoveel mogelijk marineschepen en om elkaars ervaringen uit te wisselen; iedereen zou welkom zijn, zonder enige verplichting. Eerst werd er wat over gepraat en de meesten reageerden met "da's een goed idee". Het idee werd uitgewerkt, contacten gelegd, een planning opgemaakt enz. Van de KMYCA kregen we hun bassin ter beschikking. De Belgische Marine bezorgde ons een aandenken voor iedere deelnemer. Tafels en banken kregen we van de Militaire Watersportclub MAW Brabo Sportkring Landmacht uit Wuustwezel.

Op 22 september jl. vond dan eindelijk het Marinetreffen plaats. Vanaf 10.00 uur werden de voorbereidingen getroffen met eerst één tent; terstond werden de overige tenten opgeslaan. Er werd snel en hard gewerkt door alle aanwezigen zodat rond 12.00 uur alles klaarstond. Daarop kregen we eerst nog een fikse stortbui maar daarna was de zon volop van de partij.

Buiten onze verwachting was de opkomst zeer groot, met fraai gebouwde schepen, en aan belangstelling was er geen gebrek. Men kon een T-shirt met afbeelding, naam en crest van zijn favoriete schip aanschaffen. Er was ietsje te eten en genoeg te drinken. Dit alles maakte deze dag tot een groot succes en zeker voor herhaling vatbaar.

Mogen wij langs deze weg dan ook allen die deze dag mogelijk en tot een topper maakten hartelijk danken.



Foto en tekst: R. Coen

Jaarverslag 2000 van de Belgische Redersvereniging

In zijn voorwoord laakt de heer Nicolas Saverys, voorzitter van de Vereniging, de malafide praktijken van sommige reders die een loopje nemen met de bestaande normen en aldus lage tarieven kunnen aanbieden aan bevrachters die hun ogen sluiten voor de slechte staat van de schepen en de vaak erbarmelijke werkomstandigheden aan boord. De scheepvaart wordt bijgevolg eens te meer -ten onrechte- afgeschilderd als een onveilige sector, aan weinig regels onderworpen en waar duistere figuren veel geld verdienen met onbetrouwbare praktijken. De heer Saverys houdt dan ook een krachtig pleidooi voor een verscherpte Europese regelgeving die er zou moeten toe leiden dat zulke reders onze havens niet meer aanlopen of zich zelfs niet meer voor onze kusten wagen. Een van de maatregelen zou erin bestaan onze eigen reders dezelfde kansen te geven als de reders die onder goedkope vlag varen. Dit kan door de schepen in het eigen, nationale, register onder te brengen, zodat de overheid de controle verkrijgt op de tewerkstelling, de arbeidsvoorwaarden en de technische kwaliteit van de schepen; aldus draagt zij ook actief bij tot de kwaliteit van de scheepvaart en de bescherming van het milieu, en

worden substandaard schepen van de markt geweerd. In die optiek heeft Europa trouwens in 1997 de lidstaten toegestaan fiscale uitzonderingsmaatregelen ten voordele van de scheepvaart te nemen. Op het gebied van de vennootschapsbelasting vormt België echter nog steeds een uitzondering. En dit alhoewel de Belgische reders een vloot controleren die volgens de laatste statistieken qua tonnage minstens een kwart groter is dan die van Nederland, algemeen beschouwd als de maritieme natie bij uitstek!

Er is echter reden tot optimisme. Onlangs hield de regering inderdaad een pleidooi voor een geïntegreerd mobiliteitsbeleid en investeringen in duurzame vervoerssectoren zoals het spoor en het vervoer over water. Na het wegtransport en de NMBS is het dan ook hoog tijd dat beslissingen genomen worden inzake binnenvaart, fluviomaritieme vaart, sleepvaart, baggervvaart en koopvaardij. Zoniet zal de volledige delokalisatie van de Belgische vloot binnenkort een feit zijn. De ganse Belgische koopvaardij vaart trouwens momenteel al onder vreemde vlag en draagt dus niet bij tot de inkomsten van de schatkist. De uitvlagging naar Luxemburg bood de

Belgische reders weliswaar de kans te overleven, doch de moeilijkheden om nog bemanningen en walpersoneel te vinden en de schade die reeds werd toegebracht aan de maritieme sector, bewijzen duidelijk dat zulke uitvlagging slechts heilzaam is als ze tijdelijk en van korte duur is. Eerstdaags ligt de studie -met bijhorende beleidsopties- van professor Chris Peeters over de economische impact van de maritieme sector ter tafel en zal men moeten beslissen of België nog een koopvaardij onder nationale vlag wil of niet.

Het fraai geïllustreerde verslag van de Redersvereniging* weidt verder uitvoerig uit over o.m. de specifieke voordelen van een Belgisch register, de tewerkstelling in de maritieme sector, de maritieme opleiding en de algemene maritieme conjunctuur.

* www.br.v.be

J. Boesmans

Renovatiewerken - Metaal- & PVC-Constructies



Aneca Renaud

Lotuslaan 105 - 8400 Oostende, Reg. nr. 05.23.1.0

GSM: 0475 - 67.08.20 Tel. & Fax: 059/50.91.22

www.aneca-renovatie.be

Dakbewerking Polyester - Sanitair - Warmte- & Geluidisolatie

Rapport annuel 2000 de l'Union des Armateurs belges

Dans son introduction Monsieur Nicolas Saverys, président de l'Union, s'en prend aux pratiques malhonnêtes de certains armateurs qui enfreignent délibérément les normes existantes et peuvent ainsi offrir des prix bas à des affrêteurs qui restent indifférents devant l'état lamentable des navires et les conditions de travail abominables à bord. Il en résulte qu'une fois de plus -et contrairement à la réalité-, le secteur maritime est présenté comme un secteur peu sûr, à peine réglementé, où obscurs personnages font fortune en utilisant des pratiques déloyales. Monsieur Saverys plaide vigoureusement en faveur d'une réglementation européenne plus sévère qui devrait aboutir à interdire à ces armateurs l'accès de nos ports, voire même à les écarter de nos rivages. Une de ces mesures consisterait à permettre à nos armateurs de se mesurer à armes égales aux armateurs naviguant sous pavillon de complaisance. Ainsi, en immatriculant nos navires à leur propre registre national, les pouvoirs publics pourraient contrôler efficacement l'emploi, les conditions de travail et la qualité technique des navires, contribuant de la sorte activement à la qualité de la navigation, à la protection de l'environnement et à la pro-

hibition des navires en mauvais état. C'est dans cette optique qu'en 1997 l'Europe a permis aux États membres de prendre en matière fiscale des mesures d'exception en faveur du transport maritime. Toutefois en ce qui concerne l'impôt sur les sociétés, la Belgique, à l'encontre de la plupart des autres états, n'a encore pris aucune mesure. Et pourtant les armateurs belges contrôlent une flotte dont le tonnage dépasse d'au moins un quart celui de la flotte des Pays-Bas, pays généralement considéré comme la nation maritime par excellence!

Mais tout espoir n'est pas perdu. Le gouvernement vient en effet de plaider en faveur d'une politique de mobilité intégrée et d'investissement dans les secteurs de transports durables tels les chemins de fer et le transport par voie navigable. Il importe donc qu'après les transports routiers et la SNCB des mesures soient prises sans délai en matière de navigation intérieure, navigation fluvio-maritime, remorquage, dragage et marine marchande. A défaut la délocalisation de l'ensemble de la flotte belge risque d'être bientôt irréversible. La marine marchande belge se trouve d'ailleurs déjà entièrement sous pavillon étranger et, à ce titre, ne contribue nullement

aux revenus du Trésor public. La délocalisation vers le Luxembourg a certes permis aux armateurs belges de survivre, mais les difficultés de recrutement d'équipages et de personnel portuaire et les dommages subis par le secteur maritime belge prouvent suffisamment qu'une telle délocalisation n'est salutaire que si elle est temporaire et de courte durée. Bientôt paraîtra l'étude, assortie d'options politiques, du professeur Chris Peeters sur l'impact économique du secteur maritime belge et il faudra trancher: la Belgique souhaite-t-elle conserver ou non une marine marchande battant son propre pavillon?

Pour le reste le rapport de l'Union des armateurs*, abondamment illustré, est principalement consacré aux avantages spécifiques d'un registre belge, à l'emploi et l'enseignement maritimes et à la conjoncture maritime générale.

* www.br.vb.be

J. Boesmans

Advies, installatie, onderhoud en ondersteuning



FRANK DIERICKX Informatica

FDI bvba

Kruisstraat 92C, 3120 TREMELO, telefoon 016/53.80.08, fax 016/53.80.90

e-mail frank@fdi.be

"Bords de Mer"

Maritieme souvenirs in kunstkeramiek

Jaren geleden ontstond mijn belangstelling voor die beeldjes, eerst in het Ensormuseum in Oostende en later eveneens aldaar in het Heemkundig museum "De Plate". Het was vooral de expressie die ze uitstraalden die mij fascineerde. Dankzij intensief zoeken in antiek- en brocantewinkels heb ik dan ook in enkele jaren een mooie verzameling kunnen opbouwen. Op mijn vraag naar de herkomst van die beeldjes werd mij meestal geantwoord dat ze uit Frankrijk afkomstig waren, volgens sommigen uit Boulogne, volgens anderen uit de nabij gelegen gemeente Wimereux. Ik nam contact op met die gemeenten maar in geen van beide gevallen wist men mij te helpen. Een tijdje geleden werd er echter een belangrijke collectie te koop aangeboden in het veilinghuis De Wit te Oostende. Ik vermoedde aanstonds wie de eigenaar was van die beeldjes, nl. een eminent verzamelaar uit Oostende, een bekend restauranthouder. Die persoon was zo vriendelijk aan

elke koper een facsimile van een artikel uit een tijdschrift te bezorgen. Meteen wist ik uit welke gemeenten die beeldjes afkomstig waren. Ik heb ze onmiddellijk aangeschreven en een ervan "onthulde" mij de gegevens waar ik reeds zo lang naar op zoek was; het betrof de gemeente L'Isle-Adam, in de Val d'Oise, ten noorden van Parijs. Het was de heer Jean-Claude Fournier die zo vriendelijk was mij van antwoord te dienen en die mij een omstandige documentatie bezorgde. Hierna volgt een overzicht van de herkomst en de geschiedenis van die beeldjes.

L'Isle-Adam en de keramiek

De meeste inwoners van L'Isle-Adam zijn niet of amper op de hoogte van de geschiedenis van hun stadje op het gebied van de keramische kunst. Het is maar sedert 1990 dat enkele personen belangstelling aan de dag hebben gelegd om dit alles aan het daglicht te brengen, dankzij enkele oudere werklieden die zich nog herinnerden wat hun ouders hun verteld hadden. Alles begon in Villenaux-la-Grande, in het departement van de Aude, waar zich in de loop van de 19de eeuw een zekere Mauger vestigde en er een porseleinfabriek oprichtte. Het land was rijk aan rode klei maar het kaolien (porseleinaarde) vereist voor de witheid in het porselein, moest uit Bretagne komen of uit de Limousin. Als brandstof gebruikte men hout of



De hulpverlening

kolen die eveneens van elders moesten komen. Waarom Mauger voor porselein koos i.p.v. aardewerk (faïencerie) zal men wellicht nooit te weten komen. Een catalogus van Mauger & Pèze uit 1889 maakt melding van een voor die tijd ongewone reeks porseleinen producten nl. allerlei soorten O.L.Vrouwbeelden, tabakspotten, wijwatervaten, inktpotten, bustes van beroemde personages enz. Het merendeel van die beelden zijn in "biscuit" - gebakken maar niet geëmailleerde porselein - die het voordeel heeft de sculptuur meer in detail te laten uitkomen.

De zaken gaan zo goed dat, op het einde van de 19de eeuw, besloten wordt de productie op te drijven en een nieuwe fabriek te bouwen in L'Isle-Adam, in de rue de Pontoise.

Productieleider en ontwerper van de modellen van de nieuwe fabriek is Alphonse Hanne. Er wordt nu niet alleen het gekend productenassorti-



Vóór de afvaart

ment gefabriceerd maar ook beeldjes in terracotta. Met de bedoeling ze in badplaatsen te verkopen wordt een collectie van meer dan 200 beeldjes ontworpen die kleine visserijtjes voorstellen en taferelen uit het maritieme en het vissersleven; ze worden op de markt gebracht in hun natuurlijke rode kleur of met de hand geschilderd in patina (koperroest). Er wordt ook overgegaan tot de productie van grotere beelden.

Het is rond die tijd dat beeldhouwer Joseph Le Guluche voor Alphonse Hanne komt werken en zijn collectie "Bords de Mer" ontwerpt.

Wie was Joseph Le Guluche?

Geboren in 1850 vestigde hij zich in 1880 in L'Isle-Adam waar hij als beeldhouwer in dienst trad van A. Hanne. De inspiratie voor zijn "Bords de Mer" haalde hij uit zijn geboortestreek Bretagne. Zijn belangrijkste werken, voor het merendeel geïnspireerd door het harde vissersleven, zijn:

- Terugkeer van de visvangst,
- Vier dagen en nog niets gevangen,
- Ongerustheid,
- De Schipbreukelingen,
- Tijdens de storm,
- In nood,
- De redder met de boei.

Hij vervaardigde meer dan 50 figuren, niet alleen vissers maar ook landbouwers, beroemde personages en vooral Mignon, een figuur uit de gelijknamige lyrische opera van Ambroise Thomas.



Zeebonk



God, red hen ... 4 dagen en nog niets gevangen

Hoe verliep het verder?

Alphonse Hanne, de productie-leider, die ook heel wat ontwerpen op zijn naam schreef, nam het bedrijf over van zijn bazen. Hij stopte met het fabriceren van heiligenbeeldjes en wijwatervaten en legde zich toe op de productie van "Bords de Mer" alsook van diverse andere thema's in terracotta.

Te noteren dat alle beelden ontworpen door Hanne en Le Guluche hun persoonlijke signatuur dragen. De stukken voorzien van de handtekening van Hanne dateren van vóór 1908, jaar waarin hij vroegtijdig stierf, op de leeftijd van 52 jaar, een bedrijf met 50 arbeiders achterlatend. Een ervan, een zekere Maurice Lepoivre, die alle knepen van het vak kende, zou in 1914 overnemers vinden, nl. de heren Fontaine en Durieux. Lepoivre bleef 30 jaar lang werkzaam als meester-gast in het bedrijf. Maar de collectie "Bords de Mer" zal de naam A. Hanne blijven dragen. In 1940 wordt de fabriek compleet vernietigd bij een Duits bombardement.

Tijdens de crisis van 1920 had een groot deel van de arbeiders de fabriek verlaten om zelf een coöperatief te stichten, waar gelijkaar-

dige modellen geproduceerd werden onder de merknaam "Céramique d'Art I.A."; er werden zowel de gekende vissersfiguren gemaakt als dieren, familiale tafereeltjes enz. Een ander keramiekbedrijf in L'Isle-Adam was de firma A. Moynet. In 1940 werd de productie van beeldjes in L'Isle-Adam definitief stopgezet.

In de bakermat Villenauxe-la-Grande wordt het moederhuis Mauger & Pèze, opererend onder de naam Mauger & Létu, in 1919 overgenomen door Félix Tessier, een lid van een bekende familie keramisten. Hij zet de productie van faïence verder o.m. heiligenbeelden en decoratieve stukken.

De fabricatietechniek

De kunstenaars maakten eerst een model waarvan dan een originele vorm werd gemaakt in plaaster; daarvan werd een vorm in bakaarde gebakken. Vervolgens werd daarvan een werkvorm gemaakt, eveneens in plaaster, waarmee men een 100-tal beeldjes kon moduleren. Nadien moest men een nieuwe werkvorm maken. De rode klei werd er met de hand ingedrukt. De beelden werden dan geretoucheerd, gedroogd en gebakken. Nadien werden ze met

de hand geschilderd en gepatineerd. Voor de grote modellen en groepen werden er verschillende delen gemoduleerd, die dan nadien werden samengebracht.

Vanaf de jaren '30 maakte men gebruik van een nieuwe techniek door in gemetalliseerde vormen vloeibare aarde van wit-rose kleur te gieten; dit had een snellere modulering voor gevolg en drukte aldus de kosten.

Nog een woordje wat betreft de numerotering: men maakte series die een referentienummer droegen dat verwees naar het nummer van een catalogus; er werden ook soms productienummers vermeld, vooral bij de latere gegoten stukken.

Conclusie

De beelden zijn fascinerend door hun expressie en ze zijn voorzeker het verzamelen waard voor al wie van de zee en van het vissersvolk houdt. Er zijn heel wat kunstenaars maar de belangrijkste onder hen zijn Alphonse Hanne en Joseph Le Guluche; voorts namen als Bourdeau, Cartier, Foucher, Vernay, Trémeau en Cicarelli.

Wie belangstelling toont raden wij vast aan het "Musée Louis Senlecq" in L'Isle-Adam te bezoeken; het is alle dagen open behalve op maandag en dinsdag.

Tekst en foto's: M. Byn

Bronnen:

Monsieur Fournier,
dokter-veearts en
hulpconservator

Monsieur Frédéric Chappey

Monsieur Michel Bloit,
verzamelaar

Gazette de l'Hôtel Drouot
(veilinghuis)

Musée Louis Senlecq
de l'Isle-Adam



A lot more than paint!

THE SUPERIOR SOLUTION TO ALL YOUR COATING PROBLEMS

HEMPEL COATINGS (BELGIUM) n.v.

SINT-PIETERSVLIET, 7 - B.2000 ANTWERPEN 1

TEL.: (03) 220 61 60 - FAX: (03) 220 61 79

PLEIN FEU SUR LE MIDGARD 1 DE KLAUS PLONUS

Le constructeur

C'est au cours des 4 kilomètres de Bruges qui se sont déroulés en mai dernier que j'ai fait la connaissance de ce sympathique modéliste venu d'outre-Rhin. Membre très actif du Interessengemeinschaft Kölner Schiffsmodellbauer de Cologne, il avait concouru ce jour là avec le petit bateau portuaire Grutto, une des nombreuses merveilles de sa très belle collection. Klaus Plonus est en effet un modéliste hors pair; son palmarès prestigieux en témoigne. Il fut d'ailleurs cinq fois médaillé au championnat du monde.

Dès ses huit ans, il entreprend la fabrication de modèles en papier; la qualité et le soin apporté à ses réalisations laissent déjà rêveur son entourage. Plus tard, il expérimente des techniques de construction à partir d'écorces d'arbre: ces bateaux seront les premiers qu'il fera flotter. Pour ses seize ans, il se procure le plan du bateau de guerre allemand Gneisenau qu'il réalise à partir de matériaux divers en écartant systématiquement les kits de construction. Deux ans plus tard, il détruit ce modèle par souci antimilitariste. Ensuite il construit de plus belle et entreprend la réalisation du quatre-mâts Pamir. Après cette dernière oeuvre, il arrête ses activités de modéliste pour se consacrer à la famille qu'il vient de fonder et à des cours de perfectionnement qui lui sont fort utiles dans son métier. C'est ainsi qu'il acquiert une très bonne expérience dans la mécanique de précision. A trente-trois ans, alors qu'il dispose de plus de temps libre, il décide de se replonger intensivement dans le modélisme naval. En 1975, il rejoint le club IKS de Cologne. Dès 1982, il entre dans



la fédération allemande de modélisme naval et participe ainsi à la majorité des championnats nationaux et internationaux. C'est ainsi qu'il construit des modèles qui accéderont aux premières marches des podiums lors de nombreux concours du championnat du monde.

A la suite de ses nombreux succès, il édite en 1988 un premier livre qui décrit dans les moindres détails toutes les phases de construction du Ramona, un crevettier au 1:15 qui lui assura plusieurs médailles d'or lors de championnats. Tous les trucs et astuces y figurent pour réaliser un modèle d'une très grande précision. En 1994, il persiste et signe avec son deuxième ouvrage consacré intégralement au remorqueur Midgard 1, sujet traité dans cet article. Ce deuxième livre est documenté par plus de 120 croquis et photos le complétant sensiblement; il ne fait pas double emploi avec le premier, car il ne lui emprunte

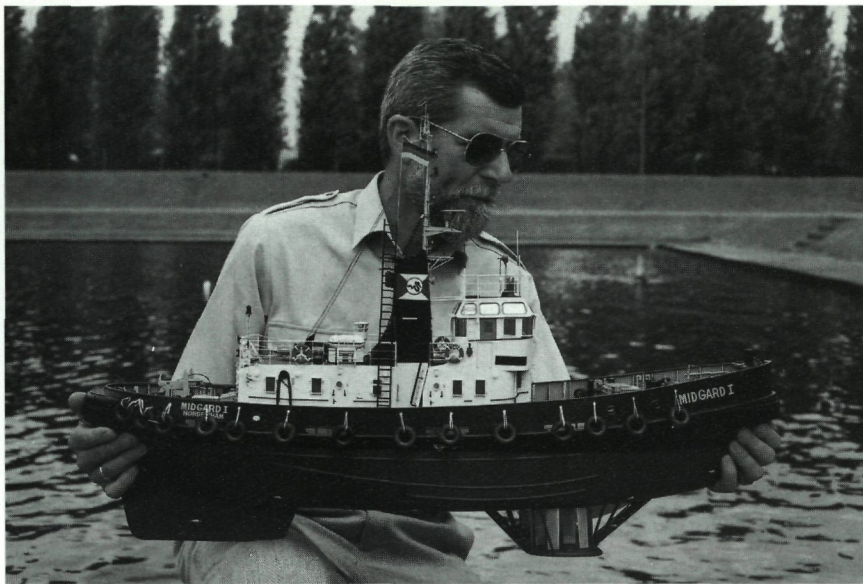
pas les différentes techniques déjà décrites. Ces livres sont rédigés en allemand; le premier, décrivant le Ramona s'intitule: Schiffsmodell-Baupraxis, tandis que le second, décrivant le Midgard 1 s'intitule: Schiffsmodell-Baupraxis 2.

Ils sont vendus par correspondance à l'adresse suivante:

Verlag für Technik und Handwerk
Postfach 2274
D-76492 BADEN-BADEN

Leur prix respectif est de 21 et 24 DM + frais d'envoi.

D'emblée, je les ai achetés et je ne peux que vous conseiller leur acquisition. Ces livres sont un véritable enchantement et ils vous permettront de maîtriser certaines techniques et d'affiner davantage la construction de vos modèles.



Le Midgar 1 et sa construction

Klaus Plonus a entièrement redessiné les plans du bateau en l'adaptant à la construction d'un modèle réduit. La coque a été construite d'une façon traditionnelle. La proue et la poupe ont été réalisées dans des blocs pleins. Le tracé de chacun des couples a fait l'objet d'une attention particulière puisqu'ils sont placés à des intervalles inégaux. De ce fait, leurs dimensions sont différentes par rapport à une disposition symétrique. De nombreux essais ont été nécessaires afin de préserver le galbe original de la coque. Cet agencement a été rendu obligatoire à cause de l'installation du système de propulsion, des trappes d'accès pratiquées dans le pont et de divers appareillages. Après la découpe de la quille, chaque couple a été disposé à un endroit bien précis. Ces couples ont été réalisés en hêtre, à l'exception de ceux disposés de part et d'autre du système de propulsion qui ont été façonnés dans un bois exotique plus rigide, le Mahagoni. D'emblée, on se rend compte que la première étape de la construction de la coque fut bien entendu l'élaboration de ce plan qui devint très vite complexe. La conception de ce fameux système de propulsion a dû être étudiée bien avant l'élaboration du plan, le droit à l'erreur n'étant pas accepté. De nombreux calculs ainsi que des reports de cotes ont finalement permis à Klaus Plonus

de travailler dans les meilleures conditions possibles. Le bordé, reproduit en bois recouvert d'aluminium, a été réalisé provisoirement afin de disposer de plus de place pour la construction du système de propulsion. Dès son implantation de terminée, le bordé a été mis en place définitivement et recouvert ensuite de polyester. Klaus Plonus a préféré utiliser du polyester traditionnel qui est certainement moins cher et qui sèche plus vite que l'époxy, mais qui est plus odorant. Ce polyester a été renforcé par deux couches de fibre de verre. Notre modéliste a d'abord traité ainsi une moitié de coque; ensuite, il a pu alors copier rigoureusement la même forme pour la deuxième moitié. De nombreuses séances de ponçage et de polissage ont permis d'obtenir le lissé souhaité. Les quelques bulles d'air qui subsistaient encore ont été rebouchées avec du polyester et poncées à nouveau. L'intérieur de la coque a été, quant à lui, protégé contre l'humidité grâce à plusieurs couches de G4.

La quille de stabilisation de poupe a été réalisée à l'aide de plusieurs couples en hêtre. Son contour est renforcé par un tube de laiton plié judicieusement à la bonne forme. L'ensemble a été enfin recouvert par un fin multiplex. Ce montage délicat a subi les mêmes traitements que la coque. Les stabilisateurs de roulis qui courent le long de la coque ont été réalisés en profilé de plexiglas; ils ont été façonnés et fixés ensuite

sur la coque à l'aide de colle. Leur maintien a été renforcé par l'ajout de tenons de fixation en laiton.

Lorsque divers métaux sont plongés dans l'eau, on peut quelquefois observer une réaction chimique due à un effet d'électrolyse. Pour éviter ce phénomène, diverses pièces en zinc ont été placées sous la ligne de flottaison. Elles servent alors d'anode et elles subiront les réactions éventuelles à la place des autres parties du bateau.

Un pont en multiplex a été ensuite placé et les découpes des trappes d'accès ont été pratiquées. Un profilé rond en aluminium a été incisé dans le sens de la longueur et est venu se glisser sur l'arête de ce pont. Il sert en fait de "boudin" de protection. Klaus Plonus éprouva des difficultés pour le cintrer aux endroits fort arrondis. Diverses découpes et plusieurs séances d'ajustage permirent de placer cette protection convenablement. Le profilé fut ensuite retiré du bateau et rempli par de l'époxy afin de le coller. Ce procédé permet également, lors de chocs éventuels, de ne pas occasionner des coups importants dans le profilé, dommages qui seraient irrémédiablement causés.

Le recouvrement antidérapant du pont a été façonné dans une feuille de cuivre de 0,05 millimètre d'épaisseur. Le cuivre fut, semble-t-il, le choix le plus judicieux, car le laiton est trop dur pour ce genre de travail. Ce recouvrement fut réalisé en plusieurs morceaux rectangulaires pour imiter au mieux la réalité. Le marquage antidérapant de ces panneaux fut reproduit à l'aide d'une roulette dentée que Klaus Plonus confectionna lui-même. Il récupéra cette roulette sur un vieux réveil mécanique qu'il monta sur un outil; celui-ci lui permit ensuite d'effectuer les tracés du pont. La roulette ne fut pas facile à trouver car l'écartement des dents devait être approprié: chaque dent fut retravaillée afin d'observer une meilleure pénétration de la matière. Pour estamper l'aluminium Klaus Plonus devait trouver le bon support qui se mettrait en dessous. Un support trop dur n'eut pas permis à la roulette d'imprimer l'aluminium tandis qu'un support trop malléable eut offert une pénétration trop importante de

celui-ci. Après plusieurs tests, son choix se porta sur une plaque de verre recouverte de plusieurs couches de papier journal. La pression exercée dans le mouvement devait toujours être continue et c'est après de nombreux essais qu'il maîtrisa le mouvement. Les tracés se firent le long d'une latte d'acier millimétrée. Après quelques lignes, la feuille devait être à chaque fois étirée sur un cylindre afin de supprimer les ondulations occasionnées par l'effort de la roulette. Ces feuilles ont été ensuite collées sur le pont à l'aide d'une colle de contact.

Pour réaliser le pavois, Klaus Plonus a commencé par fixer les jambettes et les points d'appui sur le pont. Ces points d'appui furent réalisés en laiton. Le pavois proprement dit fut également conçu en laiton de 0,2 millimètre d'épaisseur, cette fois à partir de divers gabarits qu'il a dû confectionner. Plusieurs pièces furent nécessaires à sa réalisation et les jointures de celles-ci se situèrent à hauteur des écubiers où il est certainement plus facile de dissimuler les raccords. Les mains courantes sont en cuivre; Klaus Plonus a dû construire une plieuse en aluminium adaptée au travail de ces profilés afin de respecter les courbures de la proue et de la poupe. Les écubiers furent réalisés à l'aide d'un assemblage de pièces en aluminium qui a permis de les cintrer et de leur imprimer une forme ovale.

Depuis que l'homme a créé des bateaux, il a toujours essayé d'améliorer leur mode de propulsion. Des besoins spécifiques pour des bateaux particuliers tels que les remorqueurs, ont fait naître des procédés fort complexes. Par exemple, le système Schottel-Ruder est un montage installé sous la coque au niveau de la passerelle et qui met en action deux hélices sous tuyères kort. Ces hélices sont disposées sur un axe horizontal et, avec leur tuyère, elles peuvent pivoter indépendamment sur un axe vertical. Cette utilisation permet au bateau de naviguer dans tous les azimuts, latéralement, ... Bref, de pouvoir virevolter pour assurer au mieux sa mission. Une autre technique employée et qui offre les mêmes avantages est le système Voith-Schneider qui a été retenu pour le Midgard 1. Cette technique met en mouvement deux

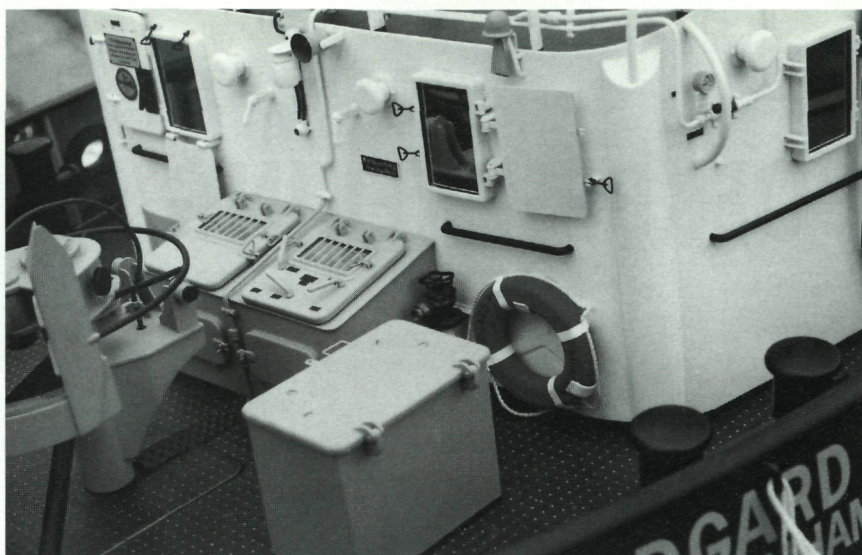
"batteurs" équipés de cinq pales et dont l'axe principal de chacun d'eux est orienté légèrement vers l'extérieur. L'incidence de ces pales, lors de la rotation des "batteurs", détermine la direction que prendra le bateau. Cette incidence est toujours imprimée à un endroit bien défini et les pales reviennent en position "neutre" dès qu'elles l'ont dépassé. Dès ce moment, un gouvernail devient superflu et l'adjonction d'une quille de stabilisation située à l'arrière permet d'empêcher un éventuel roulis. Le dispositif Voith-Schneider demande un tirant d'eau légèrement supérieur comparativement à un bateau traditionnel muni d'une hélice ou du système Schottel-Ruder; mais dans tous les cas, c'est lui qui offre le maximum de possibilités de navigation. Ce système possède un fonctionnement fort complexe. Il est composé d'un nombre impressionnant de petites pièces et leur usinage a demandé à Klaus Plonus une étude et une attention toute particulière. Pour de plus amples informations concernant ce mode de propulsion, je ne saurais trop vous conseiller l'acquisition d'un ouvrage approprié sur ce sujet.

Le Midgard 1, comme ses homologues, effectue des manoeuvres très spécifiques et dans la majorité des cas il peut remplacer deux remorqueurs de type classique. Son coût à la construction est bien sûr plus onéreux mais, comme un nombre moins important de ces bateaux est nécessaire pour effectuer les tâches pour lesquelles ils sont prévus, leurs

frais d'exploitation sont réduits. La consommation de gasoil est également moindre.

Les superstructures ainsi que la timonerie furent réalisées en cuivre de 0,25 millimètre d'épaisseur; ce matériau fut retenu car il se laisse plus facilement mettre en forme que le laiton. Dans les cas les plus difficiles, il se laisse également mieux souder et à longue échéance la peinture résiste mieux au temps. L'utilisation de cuivre ou de laiton permet de souder une multitude de petites pièces d'accastillage et éventuellement de profiter de la conductibilité électrique de ce matériau pour, par exemple, une des phases de l'éclairage. Un des contacts des lampes peut ainsi être soudé sur la superstructure, ce qui assurera un contact électrique et un moyen de fixation des lampes. Pour la réalisation de superstructures en cuivre, je vous conseillerais éventuellement de (re)lire le n° 43 de votre revue favorite où la technique la plus utilisée est expliquée page 72. La timonerie a été réalisée de façon à pouvoir être démontée. En effet, l'intérieur y est détaillé à souhait. C'est ainsi que l'on peut observer toute l'instrumentation de navigation fidèlement reproduite, les radars et sonars, les téléphones, la radio et son micro sur pied, les deux radiateurs plus vrais que nature, les paillasons, le sol texturé, les cartes de navigation et les sièges du commandant et du personnel de bord. La barre en elle-même est un véritable chef-d'oeuvre d'ébénisterie. Les contours des fenêtres ont été reproduits séparément. Deux





moules, mâle et femelle, ont été réalisés afin d'estamper sous pression une fine feuille de cuivre. Dès que ces contours ont été mis en forme, il suffit de les découper et d'évider leur centre pour d'obtenir les encadrements qui viendront se souder sur la timonerie. Les portes sont en laiton. Les charnières ont été construites en deux parties; une partie fut soudée sur la cabine et l'autre partie sur la porte. Les portes de la timonerie sont d'un bois exotique que Klaus Plonus récupéra sur des boîtes de cigares de luxe. Les diverses poignées, les serrures et les hublots ont été réalisés de toutes pièces.

Les cheminées et le mât de signalisation ont été construits ensemble à partir de plaques et de profilés de cuivre et de laiton, découpés au préalable suivant le plan. Le montage du mât a été conçu de telle manière qu'il était possible de peindre les cheminées avant leur assemblage définitif. Une mise en peinture méthodique, réalisée en six étapes, a dû être entreprise par Klaus Plonus, afin que l'on ne puisse plus distinguer après assemblage les points de raccord qui fixent les diverses pièces du mât aux cheminées. La mise en peinture de l'ensemble du bateau fut réalisée à l'aérographe et un vernis satiné de protection fut vaporisé en dernier lieu.

L'éclairage de l'ensemble est bien entendu fonctionnel. Les diverses rambarde ainsi que les échelles et escaliers furent reproduits à l'aide de divers profilés de laiton.

Le canot de secours gonflable fut d'abord réalisé en caoutchouc, mais sa mise en peinture fut fort difficile. Le résultat souhaité n'était jamais obtenu. Klaus Plonus a utilisé ce canot pour réaliser un moule en caoutchouc silicone afin d'en tirer un exemplaire en époxy-résine. A titre informatif, cette technique est amplement détaillée dans les numéros 40 et 41 de votre revue favorite. Le fond du canot est en tissu. Il fut relativement difficile à notre modéliste de trouver l'étoffe appropriée en tenant compte de l'échelle du modèle. C'est à la sortie d'un musée qu'il trouva l'objet de ses convoitises. Il s'agissait d'un vieux parapluie abandonné; il en déchira un morceau à la stupeur des badauds et il put ainsi compléter son oeuvre après quelques travaux d'adaptation. Les bouées de sauvetage furent éga-

lement réalisées à partir d'un moule en caoutchouc silicone dont la pièce originale a été tournée dans de l'aluminium. Les copies furent ensuite reproduites en époxy-résine. La même technique fut utilisée pour la reproduction des pneus de protection, des butoirs et du Life Raft Canister. Le dispositif de mise à l'eau de ce dernier est fonctionnel et il a été réalisé à partir de divers profilés de laiton.

Le crochet arrière de halage est également constitué d'une multitude de pièces en cuivre et en laiton. Il est entièrement fonctionnel; du crochet à l'arbre oscillant en passant par le système de sécurité.

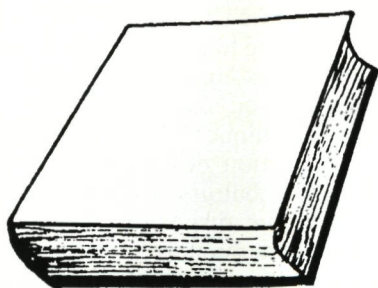
Les projets

"Tant à faire et si peu de temps", tel est l'adage qui conviendrait à beaucoup de modélistes et notamment à Klaus Plonus qui termine actuellement le remorqueur Bugsier 2 au 1:33 ème. Notre modéliste participe sans relâche à de nombreux concours internationaux; c'est ainsi qu'on peut le rencontrer souvent en dehors de ses frontières.

A la question "Jusqu'où pousserez-vous la chasse aux détails?", Klaus Plonus nous répond: "Le plus loin possible, à la limite de mes capacités visuelles". Nous ne pouvons donc que lui souhaiter... longue vue.

E. Bauthier

CARACTÉRISTIQUES	ORIGINAL	MODÈLE
Longueur	28,40 m	85,4 cm
Largeur	8,37 m	25,1 cm
Hauteur	8,17 m	54,5 cm
Tirant d'eau	3,85 m	11,6 cm
Vitesse	12 noeuds	2 noeuds
Construction	1971-1972	1988-1993
Constructeur	Schichau-Unterweser AG	Klaus Plonus
Échelle	1:1	1:33 1/3



BOEKBESPREKING

door F. Neyts

«De overtocht naar Engeland»

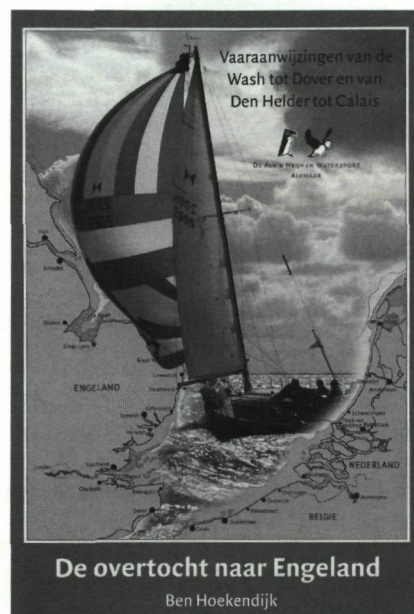
Zojuist is bij Uitgeverij Alk-Heijnen BV het boek «De overtocht naar Engeland» van Ben Hoekendijk verschenen. De ondertitel, «Vaaraanwijzingen van de Wash tot Dover en van Den Helder tot Calais», zorgt voor meer duidelijkheid. Bestemd voor zeilers die de overtocht maken naar het schitterende rivierengebied van Oost-Engeland. Met achtergrondinformatie omtrent havens en rivieren, anekdotes en persoonlijke indrukken. Tevens adviezen over zeewaardigheid, zeeziekte, uitrusting, getijgegevens, waypoints en aanbevolen routes.

Het boek helpt bij het voorbereiden van de oversteek en eenmaal aangekomen bij het genieten van de «glorious mud».

«De overtocht naar Engeland» (ISBN 90-6013-113-4) werd met een harde kft prachtig uitgegeven op A4-formaat.

Het boek telt 88 pagina's en is geïllustreerd met 103 foto's en 43 kaarten. Kostprijs 45 Euro.

Verkrijgbaar in de boekhandel en de watersportzaak.



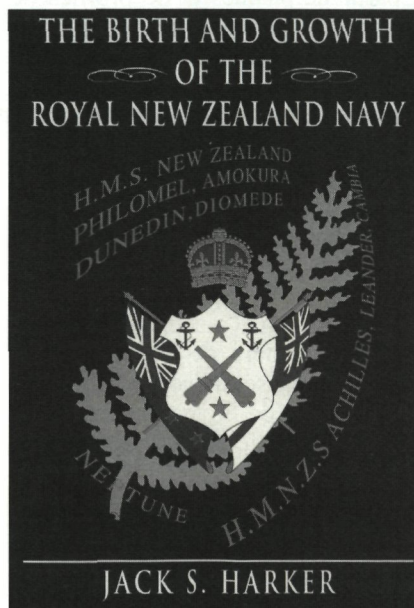
«The Birth and Growth of the Royal New Zealand Navy»

«The Birth and Growth of the Royal New Zealand Navy», van de hand van Jack S. Harker, is, zoals de titel al laat vermoeden, het uitgebreid verhaal van de maritieme geschiedenis van de Nieuw-Zeelandse marine en de rol van deze RNZN (Royal New Zealand Navy) in de Tweede Wereldoorlog.

Het boek van Jack S. Harker is een lofzang aan een merkwaardige organisatie die met geleende schepen van wal stak en uitgroeide tot een formidabele strijdkracht die kan bogen op merkwaardige wapenfeiten tijdens de Tweede Wereldoorlog.

«The Birth and Growth of the Royal New Zealand Navy» zal iedereen die interesse heeft voor maritieme geschiedenis boeien.

Dit hardback-boek (ISBN 1-85821-804-7) telt meer dan 500 pagina's, kost £21.50 en is een uitgave van The Pentland Press Ltd, 1 Hutton Close, South Church, Bishop Auckland, County Durham DL14 6XG, England. Tel. +44/1388/776.555, Fax +44/1388/776.766 of email; marketing@pentlandpress.co.uk. Uiteraard kan bestellen ook via de plaatselijke boekhandel.

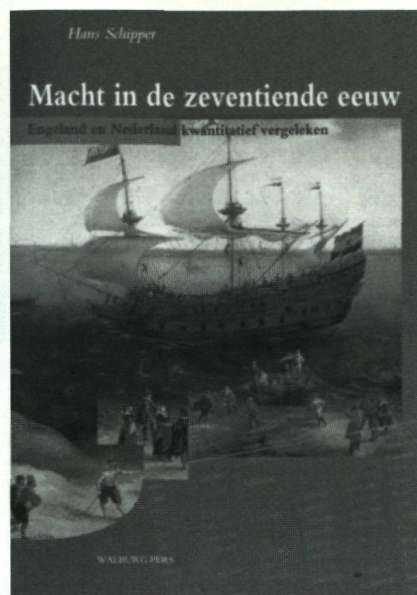


«Macht in de zeventiende eeuw».

Bij Walburg Pers in Zutphen verscheen onder de titel "Macht in de zeventiende eeuw. Engeland en Nederland kwantitatief vergeleken" een interessant boek. In geen enkel Nederlands geschiedenisboek ontbreekt een uitvoerige beschrijving van de Gouden Eeuw. Ook de Engelse economie kwam in de zeventiende eeuw tot grote bloei. Hoewel de ontwikkeling van de Republiek der Nederlanden voor een deel parallel liep met die van Engeland, zijn de cijfermatige gegevens van beide landen echter opvallend weinig vergeleken. Met "Macht in de zeventiende eeuw" wil auteur Hans Schipper hier verandering in brengen.

Op basis van kwantitatieve gegevens schetst Schipper een zo objectief mogelijk beeld van de machtsverhoudingen tussen Engeland en Nederland in de zeventiende eeuw. De landen hadden vaak gemeenschappelijke belangen en moesten samenwerken in het Europese machtsspel. Daarnaast waren ze elkaars concurrenten, wat leidde tot de nodige conflicten, politieke intriges en zelfs oorlogen. Aan de hand van factoren als geografie, politiek, industrie en handel brengt de auteur de overeenkomsten en verschillen tussen beide landen in kaart.

"Macht in de zeventiende eeuw" (ISBN 90-6011-623-2) telt 160 pagina's en kost 15,95 Euro.



Bestellen kan via de boekhandel of bij de uitgever, Walburg Pers, Postbus 4159, 7200 BD Zutphen.

«Lusitania: Saga and Myth»

Het verhaal van de "Lusitania" blijft één van de meest merkwaardige in de annalen van de maritieme geschiedenis. State-of-the-art bij het in de vaart brengen, was het schip de allereerste express-liner om met stoomturbines te worden uitgerust, en liet het hierdoor in snelheid alle rivalen achter zich. Met de "Lusitania" herstelden de Britten hun suprematie op de Noord-Atlantische route. Het schip werd een commercieel succes en was al vlug razend populair bij de reizigers.

Het tot zinken brengen van het schip in amper achttien minuten in mei 1915 door een Duitse duikboot, met een tol aan mensenlevens die die van de ramp met de "Titanic" evenaarde, was op dat moment de meest barbaarse aanval door de Duitsers op een burgerdoel.

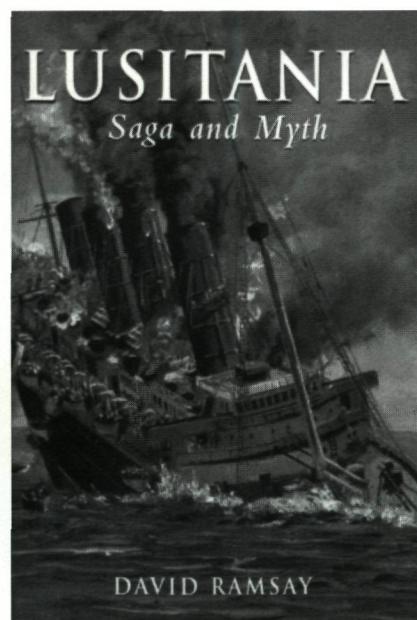
Vanaf de eerste dag na de ramp bleef het schip verbonden met tal van legendes, inclusief een samenzwe-

ringstheorie, waarvan er heel wat in de Duitse propagandamachine hun oorsprong vonden.

Het nieuwste boek ontrafelt deze mythes en legendes en geeft een duidelijk beeld van een afschuwelijk maritiem drama, met botsingen tussen drie grootmachten, het verhaal van potentaten en presidenten, ambassadeurs, ministers van staat, bankiers, scheepvaartmagnaten, spionnen, en last but not least, kapitein William Turner, die zichzelf moest verdedigen tegen beschuldigingen van onbekwaamheid en moest vechten om zijn reputatie te verdedigen.

Het verhaal van de "Lusitania" blijft boeien, het is dus zeker geen overbodig boek.

"Lusitania: Saga and Myth" (ISBN 186176-1708) telt 308 pagina's en kost £20. Het werd uitgegeven bij Chatham Publishing, Duckworth, 61 Frith Street, London W1V 5TA,



Tel 0044/171.434.42.42,
Fax 0044/171.434.44.20.

Aanschaffen kan via de boekhandel, of rechtstreeks bij de uitgeverij.



WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

Door wijlen IOM (b.d.) J.-B. Dreesen

Van Bolders, Klampen en Korvijnagels

Om aan boord de meertrossen en het ander lopend touwwerk te beleggen beschikt de zeeman over een volledig gamma bevestigings- en afmeerpunten. We nemen ze even onder de loep.

Bij het afmeren gebruikt men de gewone BOLDER - geen dubbele bolder, want per definitie is een bolder een gestel van twee palen. Staat zo'n bolder alleen dan noemt men hem, alnaargelang de omstandigheden en het gebruik dat men er van maakt, ENKELE BOLDER, zoals hij meestal op een kaaimuur of dukdalf voorkomt; SLEEBOLDER als hij voor dit doel in een roei-, zeil- of motorsloep gemonteerd staat; VOORBOLDER zoals men hem op kleinere vaartuigen als enige bolder op het voorschip aan-

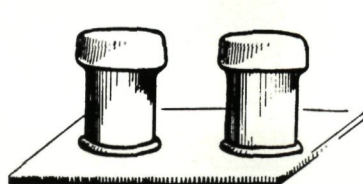
treft. Stevige constructies die op een enkele bolder gelijken en waardoorheen een grote bout of dwarsbalk steekt noemt men een BETING. De beting stamt uit de tijd van de zeilschepen, komt nog wel eens voor op oudere schepen van onze tijd en werd gebruikt om een anker te laten vallen met BETINGSLAG d.w.z. de ankerketting werd alvorens naar het anker te varen met een slag rond deze constructie gelegd. Aan boord van sleepboten treft men een SLEEBETING aan, die gebruikt wordt om de sleepstros te beleggen.

ENKELE of DUBBELE KRUISBOLDERS - het enkele of dubbele heeft betrekking op het kruis - worden gebruikt om lopers van takelstellen, waarop zware lasten zijn aangeslagen, te beleggen. Dit is

dan voornamelijk voor sloepen die nog met de hand gestreken worden.

SCHUINE BOLDERS en STOKBOLDERS treft men aan op kleinere eenheden (jachten en dergelijke) waar ze gebruikt worden als afmeerbeslag.

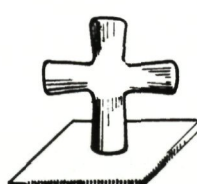
KIKKERS en KLAMPEN, in alle maten en uitvoering, worden gebruikt om vlaggelijnen, stootkussens, lichte meertrossen, schoten, hijsen en vallen op aan te slaan of te beleggen. Alhoewel er geen duidelijke lijn te trekken is tussen KIKKERS - zo genoemd vanwege de gelijkenis met een wervel, die deze naam draagt en waarmee een luik of een schuifraam wordt vastgezet - en KLAMPEN noemt men bij voorkeur een kleine klamp een KIKKER en reserveert men de term KLAMP of beter BELEGKLAMP voor de uitvoeringen die steviger zijn.



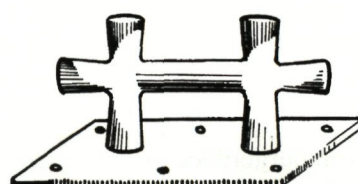
Bolder
Bitte



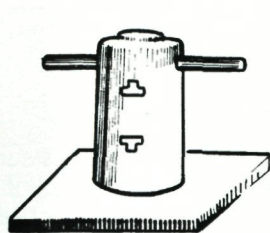
Enkele bolder
Bitte de quai



Enkele kruisbolder
Croisillon simple



Dubbele kruisbolder
Croisillon double



Beting

Bitte à épontille

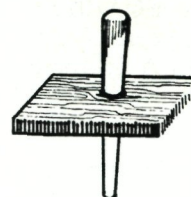


Stokbolder



Kikker of klamp

Taquet de tournage



Korvijnnagel

Cabillot de ratelier

Nog niet zo lang geleden vormden de KLAMPEN op de vissersschepen een zeer belangrijk deel van de scheepsuitrusting. Het waren op de allereerste plaats stevige stukken hout, met uitstekende punten, die hier en daar op de stutten aan de binnenkant van de VERSCHANSING waren aangebracht en waarop het lopend touwwerk en zelfs soms de meertrossen werden belegd; aan boord van de Zenobe Gramme vindt men nog klampen van dit model.

Voorts kende men de:

KRUISKLAMPEN: onze tegenwoordige kikkers;

KNECHTKLAMPEN: om een touw in te beknijpen en het daarna te beleggen;

SJORKLAMPEN: met een hol in het midden om er een schoot door te steken en op zijn staandepart te bevestigen;

LIPKLAMPEN: voorzien van een uitstekende lip om lopend touwwerk aan vast te maken;

SCHRANKKLAMPEN: die op de reling stonden en voor het inhalen van de kor werden gebruikt;

STOPPERKLAMPEN: tegen de stutten geplaatst en waaraan de vanglijnen van de kor werden bevestigd;

MUISKLAMPEN: die het verschuiven van stroppen of ander touwwerk beletten.

Ter vervanging van al deze in onbruik geraakte klampen kregen we de KLEMKIKKERS en de KAM- of SCHOOTKLEMMEN, die nu op elk moderne jacht thuishoren.

Vermelden we ook de HALVE KLAMPEN die nog op sommige vaartuigen worden aangetroffen.

Hier zouden we onze opsomming kunnen stoppen ware het niet dat een zeer voornamelijk vertegenwoordiger van deze soort scheepsuitrusting onvermeld bleef, namelijk de KORVIJNAGEL.

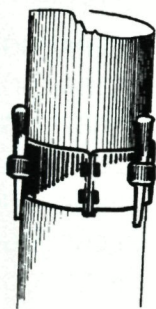
KORVIJNAGELS zijn houten, bronzen of ijzeren pennen die rondom een mast zijn aangebracht en waarop het lopend touwwerk (hijsen, vallen) kan worden belegd.

Aan boord van de zeilschepen staken de korvijnnagels in wat men een NAGELBANK placht te noemen, zijnde een houten of ijzeren balk

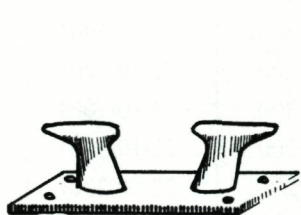
onder aan de mast aangebracht of ook, zoals het soms gebeurde, twee banken, één aan weerszijden van de mast, zoals dit het geval is aan boord van de Mercator. Dit onderdeel, waar enorm veel kracht op komt moet dan ook stevig met bouten in het dek zijn bevestigd. Sommige jachten hebben een korte nagelbank, dwars achter de mastkoker bevestigd, die men KNECHT noemt.

In onze Marine komen de korvijnnagels nog voor op de dinghies en de walvissloepen, waar ze in de gaten van de MASTDOFT gestoken worden, alsook in de BII's, gebruikt als zeilsloepen, waar ze dan in een metalen kraag rond de mast zitten - voor de vallen en hijsen - en in gaten van de doften - voor de schotten.

Het woord korvijnnagel groeide doorheen verschillende min of meer sterk verbasterde vormen, zoals karvijl (karveil), korvijl, karvijnnagel, karvij, kavij, korvij, kouwij, kouwijnagel, kuwijnagel, karveelnagel uit KARVIEL dat, met ingevoegde r, uit KAVIEL ontleend is aan het Italiaanse CAVIGLIA of Spaanse CABILLA in de betekenis van nagel of pen.



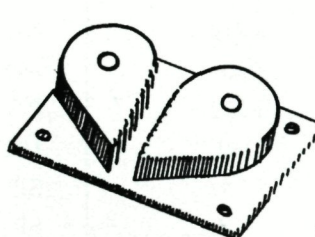
Korvijnnagels
op mastkraag



Schuine bolder



Halve klamp
Demi taquet



Schootklem
Taquet coincur



Klemkikker

Nu is het zo dat het Franse gelijkbetekenende CABILLOT dezelfde oorsprong heeft en uit CAVIGLIA en CABILLA gegroeid is langs CHEVILLE, CHEVILLOT naar CAVILLOT en uiteindelijk CABILLOT.

Uitgaande van het oorspronkelijk woord is het tweede lid van het woord korvijngel een later en overbodig bijvoegsel. Hiervoor vergelijken we de samenstelling met het gelijkbetekenende middelnederlands KOBILIEN en het noordhollandse KOFILIEN. Uit het nederlands werd het woord overgenomen in het Scandinavisch, KOFILNAGEL, en het russisch, KOFELNAGEL.

En parlant des bittes, taquets et cabillots

Tourner une manœuvre se fait, suivant le cas ou les circonstances sur bitte, unique, ou double, à épontille, à paille, de quai (boullard ou bollard) ou sur bitton, croisillon unique ou double, ou encore sur taquet de tournage (ou taquet à oreilles). Les taquets de ris, de cabestan, de mât, de bitte, de barrotin, de gui et autres sont différents et ne servent pas au tournage. Sur un petit yacht le taquet coinqueur permet de maintenir l'écoute sans tournage.

De vieille famille est le cabillot, dit de ratelier, pour le distinguer des cabillots de bouline et d'ajut, trouvant son origine (comme d'ailleurs son semblable en néerlandais, Korvijngel) dans l'italien Caviglia et l'espagnol Cabilla.

AANLEGGEN VAN VREEMDE MILITAIRE SCHEPEN IN BELGIË

ESCALES DE NAVIRES MILITAIRES ETRANGERS EN BELGIQUE

Naam - Nom	Rompnummer Numéro de coque	Land Pays	Van - Du	Tot - Au	Haven - Port
MEWA	623	PL	09/09/2001	21/09/2001	OOSTENDE
HARLINGEN	M854	NL	11/09/2001	13/09/2001	OOSTENDE
DAR MILODZIEZY		PL	20/09/2001	05/10/2001	ANTWERPEN
DILLINGEN	M1065	D	21/09/2001	24/09/2001	ANTWERPEN
LAXEN	P553	DK	21/09/2001	24/09/2001	ANTWERPEN
HINNOY	M343	NO	21/09/2001	24/09/2001	ANTWERPEN
WILLEMSTAD	M864	NL	21/09/2001	24/09/2001	ANTWERPEN
BRIDPORT	M105	UK	21/09/2001	24/09/2001	ANTWERPEN
TYDEMAN	A906	NL	21/09/2001	24/09/2001	ANTWERPEN
DRONE		DK	21/09/2001	24/09/2001	ANTWERPEN
CORALLINE	A790	F	21/09/2001	24/09/2001	ZEEBRUGGE
CAPRICORNE	M653	F	28/09/2001	01/10/2001	ZEEBRUGGE
MEUSE	A607	F	28/09/2001	03/10/2001	ZEEBRUGGE
DAR MILODZIEZY		PL	05/10/2001	10/10/2001	OOSTENDE
BROCKLESBY	M33	UK	16/10/2001	19/10/2001	BRUGGE
HALIFAX	330	CA	17/10/2001	22/10/2001	ZEEBRUGGE
KARLSRUHE	F212	D	17/10/2001	22/10/2001	ZEEBRUGGE
J. VAN HEEMSKERCK	F812	NL	17/10/2001	22/10/2001	ZEEBRUGGE
NARVIK	F304	NO	17/10/2001	22/10/2001	ZEEBRUGGE
CORTE REAL	F332	P	17/10/2001	22/10/2001	ZEEBRUGGE
EXETER	D89	UK	17/10/2001	22/10/2001	ZEEBRUGGE
EXTREMADURA	F75	SP	17/10/2001	22/10/2001	ZEEBRUGGE
PATINO	A14	SP	17/10/2001	22/10/2001	ZEEBRUGGE
USS S.E. MORISON		USA	17/10/2001	22/10/2001	ZEEBRUGGE
GLASGOW	D88	UK	09/11/2001	12/11/2001	ANTWERPEN

KRONIEK VAN HET PERSONEEL - CHRONIQUE DU PERSONNEL

Zijn bevorderd tot de graad van (nieuwe graad, naam, datum benoeming):

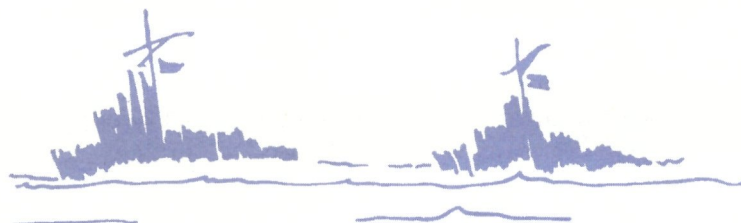
Sont promu au grade de (nouveau grade, nom, date de nomination ou commissionnement):

BENOEMINGEN - PROMOTIONS

1LZ	M. ABELOOS	26/09/01	1MP	R. TAHAY	26/09/01
1LZ	J. BERGEZ	26/09/01	1OM	R. ZWERTVAGHER	26/09/01
1LZ	S. BODDIN	26/09/01	1MC	J. AERCKE	26/09/01
1LV	J. BRACH	26/09/01	1MC	J. BILLET	26/09/01
1LZ	L. CLIJSTERS	26/09/01	1MC	L. BOSSAERT	26/09/01
1LZ	Y. DELBRASSINE	26/09/01	1MC	H. CORDIER	26/09/01
1LV	M. DORY	26/09/01	1MC	E. DANEELS	26/09/01
1LZ	J. DUJARDIN	26/09/01	1MC	D. DE BRABANDERE	26/12/01
1LZ	D. GEKIERE	26/09/01	SMU	C. DE RAES	26/12/01
1LV	P. HERMAN	26/09/01	1MC	P. DEBROUWER	26/12/01
1LZ	Y. JAENEN	27/09/01	1MC	W. DEVOS	26/09/01
1LV	P. MANDERLIER	26/09/01	1MC	L. DEWULF	26/09/01
1LZ	C. MUYLEAERT	26/09/01	1MC	F. DUQUESNE	26/09/01
1LZ	M. PORTA	26/09/01	1MC	I. GEVAERT	26/09/01
1LV	L. SEVRIN	27/09/01	1MC	F. GOOSSENS	26/09/01
1LZ	D. VAN DEN BROECKE	26/09/01	1MC	H. GUNST	26/09/01
1LV	P. WARNAUTS	26/09/01	1MC	T. HANCQ	26/09/01
LDV	S. DEHAM	26/09/01	SMU	P. JOYE	26/12/01
LTZ	Y. NINI	26/09/01	1MC	L. KNOCKAERT	26/09/01
LTZ	S. SWINNEN	26/09/01	1MC	M. LEMAIRE	26/09/01
LTZ	J. VAN DAELE	26/09/01	1MC	P. LIEVROUW	26/09/01
LTZ	P. VAN LEEUWEN	26/09/01	1MC	P. MARTENS	26/09/01
LTZ	E. VERHAEGE	26/09/01	1MC	E. MEYNTJENS	26/09/01
VTZ	F. ANTHONE	26/09/01	1MC	E. NOTAERT	26/09/01
EDV	P. CAMUT	26/09/01	1MC	H. PAEPE	26/09/01
VTZ	F. CLAUWAERT	26/09/01	1MC	R. PANKOCK	26/09/01
2EV	N. BREUER	26/09/01	1MC	M. RAMAEL	26/09/01
2EV	J. GACAS	26/09/01	1MC	P. RAYEE	26/09/01
2EV	K. MICHEL	26/09/01	1MC	M. STORM	26/09/01
2VZ	H. RYS	27/09/01	1MC	A. STRATSAERT	26/09/01
2EV	M. SAMPERMANS	26/09/01	1MC	L. VAN DE VELDE	26/09/01
2EV	B. TABUREAU	27/09/01	1MC	R. VERMOTE	26/09/01
2VZ	V. VAN HAESSENDONCK	26/09/01	SMU	H. VERSTUYFT	26/12/01
1OM	I. BRAECKEVELDT	26/09/01	1MR	D. CNOCKAERT	27/09/01
1OM	L. CASTELEYN	26/09/01	1MR	S. DE GRANDE	26/09/01
1OM	R. DE VRIES	26/09/01	1MR	P. DE Wael	26/09/01
1MP	C. DELGOFFE	26/09/01	1MR	M. DEGROOTE	26/09/01
1OM	N. GARCY	26/09/01	1MR	W. DEHEEGHER	26/09/01
1MP	M. GOYENS	26/09/01	1MR	N. DESIRONT	27/09/01
1OM	P. HEUGEU	26/09/01	1MR	G. FONTEYN	26/09/01
1OM	M. JONCKHEERE	26/09/01	1MR	D. GEERAERT	26/09/01
1OM	P. LANGBEEN	26/09/01	1MR	C. HINDERYCKX	27/09/01
1OM	D. MORTIER	26/09/01	1MR	J-F. MASY	26/09/01
1OM	D. PIETERS	26/09/01	1MR	CH. PEETERS	27/09/01

1MR	M. ROMAN	26/09/01
1MR	R. SANDERS	26/09/01
1MR	D. SCHOELS	26/09/01
1MR	R. THIENPONT	26/09/01
1MR	X. VAN HUMSKERKEN	27/09/01
1MR	V. VAN MAELE	27/09/01
1MR	M. VAN TORRE	26/09/01
1MR	P. VANCOILLIE	27/09/01
1MR	H. VANHEE	26/09/01
MTC	M. BROUTOUX	27/09/01
MTC	F. DECOT	27/09/01
MTC	H. PINCKET	27/09/01
MTC	S. VANCAMPO	27/09/01
MTC	N. VANDAMME	27/09/01
MTR	O. ADAM	26/09/01
MTR	J. CHIF	26/09/01
MTR	D. CLAUS	27/09/01
MTR	K. COELUS	26/09/01
MTR	B. COOLS	27/09/01
MTR	P. COPPENS	27/09/01
MTR	T. DANNEEL	26/09/01
MTR	J. DE ZUTTER	27/09/01
MTR	D. DUFRANE	26/09/01
MTR	R. GALLEZ	27/09/01
MTR	M. GIAVON	27/09/01
MTR	D. HENROTTE	26/09/01
MTR	M. KENENS	27/09/01
MTR	N. LAMOTE	26/09/01
MTR	F. NASSOGNE	26/09/01
MTR	W. PUT	27/09/01
MTR	M. SAINGIER	26/09/01
MTR	V. VAN DER PERRE	26/09/01
MTR	P. VANDEVELDE	27/09/01
2MR	S. OZTURK	26/03/01
KMC	M. BONTINCK	26/12/01
KMC	M. BORBOUSSE	26/12/01
KMC	M. CATRY	26/12/01
KMC	D. DE PEUTER	26/12/01
KMC	A. DE WEVER	26/12/01
KMC	W. DEBAENST	26/09/01
KMC	R. DEROUS	26/12/01

QMC	A. DIRICKX	26/09/01
KMC	C. HINDERYCKX	26/09/01
KMC	P. JACOBS	26/12/01
QMC	M. LUCAS	26/09/01
KMC	P. MARCOU	26/09/01
QMC	C. ROLIN	26/06/01
QMC	S. RONDOU	26/09/01
KMC	J. SCHERPEREEL	26/12/01
KMC	M. SCHUURWEGEN	26/12/01
KMC	D. VAN HEE	26/09/01
KMC	P. VAN MAEL	26/09/01
KMC	P. VANDERVORST	26/09/01
KMC	G. VERBIST	26/12/01
KMC	P. VERMANDER	26/12/01
KMT	G. COLLEDAN	26/09/01
KMT	B. DECLERCQ	26/09/01
KMT	P. DECLOEDT	26/09/01
KMT	K. LACAYSE	26/09/01
KMT	D. MORTIER	26/09/01
QMT	A. PEREZ-SORDO	26/09/01
QMT	J. PILETTE	26/09/01
KMT	S. WEEMAELS	26/09/01
KMT	C. WELLEKENS	26/09/01
1MT	M. CORNELIS	26/12/01
1MT	H. ELSN	26/12/01
1MT	A. GOOSSENS	26/12/01
1MT	P. HENNES	26/12/01
1MT	B. MUYLAERT	26/12/01
1MT	J. URBAIN	26/12/01
1MT	J. VAN TITTELBOOM	26/12/01
MA1	B. BOHM	1/10/01
MA1	J. CESAR	1/06/00
MA1	T. D'ANTUONO	1/10/01
MA1	K. DEGOWIE	1/10/01
MA1	B. JANSSEUNE	1/10/01
MA1	S. LINGIER	1/10/01
MA1	S. MONNOM	1/10/01
MA1	I. OREEL	1/10/01
MA1	S. VAN EEPOEL	1/06/01
MA1	S. VERPAELE	1/10/01



Met rust

Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters zijn onlangs met pensioen gegaan of zullen dit eerstdaags doen. De redactie wenst hen alvast veel succes toe.

CPV N. VAESSEN

1LZ J. HAERTJENS

1LZ B. VRANCKEN

1MC G. AMANT

1MC M. DESMEDT

Mise à la pension

Les officiers, sous-officiers et quartier-mâtres repris ci-dessous sont mis à la pension, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.

MTC R. GOHORRY

MTC F. LECOMTE

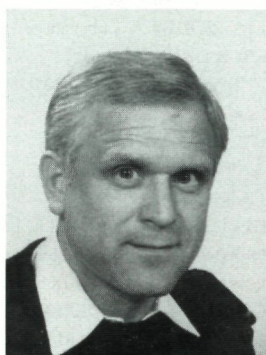
1CC A. GOFFART

KMC E. LESTAEGHE

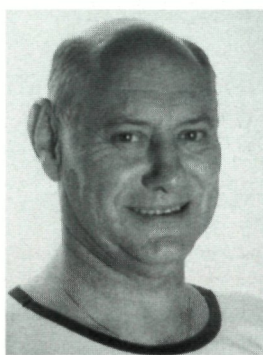
KMC R. MAKELBERGE



1MC G. FOURNIER



1MC E. WETS



QMC E. MEERSSEMAN

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:

KTZ (b.d.) J. VAN OETEREN

1MP (b.d.) C. CEULEMANS

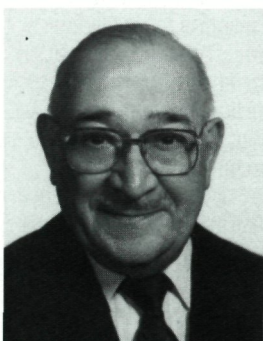
1MC (b.d.) R. MUS

A. PEETERS Oorlogsvrijwilliger Royal Navy Belgische Sectie

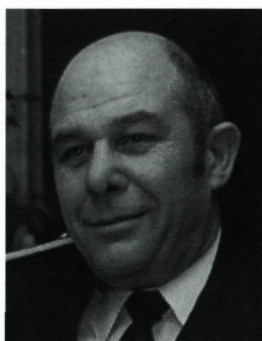
C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès de:



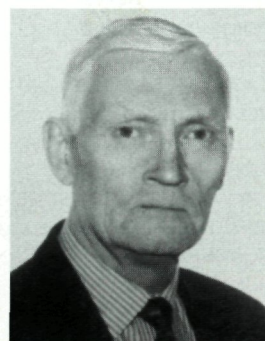
KTZ (b.d.) H. STRADIOT



1LV (e.r) J. MALAISSE



1MC (b.d.) R. GHEWY



1MC (b.d.) H. GOSSAERT

WELDOENDE LEDEN

MEMBRES BIENFAITEURS

ABELOOS M. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - MIDDELKERKE
 ADRIAENSSSENS A. Eerste meesterchef - TIELRODE
 ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK
 ARRIGHI D. - KRAAINEM
 BAERT H. - HASSELT
 BAEYENS Ch. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - HOUTAIN-LE-VAL
 BECKERS L. - LEFFINGE
 BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE
 BERO M. - OOSTENDE
 BERTIEAUX J.-M. - EUGIES (FRAMERIES)
 BIBLIOTHEEK OSC - ZEEBRUGGE
 BIEBUYCK M. - WAASMUNSTER
 BLASIN A. Capitaine de vaisseau (e.r.) - DION VALMONT
 BLAUWET R. - ASSEBROEK
 BODEN H. Kapitein-ter-zee (R) - OOSTKAMP
 BOECKMANS R. - AUDERGHEM
 BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
 BONNEWIJN F. - TERVUREN
 BORGHIS B. Eerste meesterchef (b.d.) - BREDENE
 BOURLET G. Oppermeester chef (b.d.) - GRIMBERGEN
 BOYDENS-WOUTERS M. Mevr. Wwe. - OOSTENDE
 BRASSEUR W. - HERSTAL
 BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - ANTWERPEN
 BURGAIN-LEVAQUE - J. - WAREMME
 BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) - ERPS-KWERPS
 CAMPION P. - BRAINE-L'ALLEUD
 CARLIER L. Erefregatkapitein - PARIS
 CEUX J. Flottielje admiraal (b.d.) - OOSTENDE
 CHOPRIX S. Lieutenant de vaisseau 1e Cl.
 BRAINE LE CHATEAU
 CLAREMBAUX M. - AYWAILLE
 COLLEE A. - DILBEEK
 COLLETTE J.-M. Maître principal - OOSTENDE
 CORPS DES CADETS DE MARINE - BRUXELLES
 CORPS DES CADETS DE MARINE - LIEGE
 COURTENS F. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
 CUVELIER J. Eerste meesterchef (b.d.) - OOSTENDE
 CUYPERS R. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BRUGGE
 DANGOTTE J. - BOUSVAL
 DEBBAUT A. - OOSTENDE
 DE BRUYNE J.-P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.
 BRUXELLES
 DECLERCK F. Luitenant-ter-zee - LANGEMARK
 DE CLEYN A. - WILRIJK
 DE CLOEDT J.-J. Chevalier - BRUXELLES
 DE COCK Ph. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - BLANKENBERGE
 DECORTE B. - OOSTENDE
 DE CRAMER V. - GENT
 DE DECKER J. Fregatkapitein (R) - GENT
 de DECKER de BRANDEKEN J.M. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.
 BRUXELLES
 DEFEYT A. - BRUXELLES
 DE GRAVE J.-P. - RHODE-ST-GENESE
 de HEMPTINNE - Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - SERVILLE
 DE JONGHE M. Korvetkapitein - ANTWERPEN
 DE KIMPE E. - RUPELMONDE
 DELAHAYE P. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl. - WATERLOO
 DE LAUW R. Eerste meesterchef (b.d.) - MIDDELKERKE
 DE LEYN J. - KNOKKE-HEIST
 DELGOFFE C. Premier Maître chef - DE HAAN

DELPRAT L. Capitaine de corvette - BRAINE-LE-CHATEAU
 DE METS A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - VARSENARE
 DE MEYER L. - WUUSTWEZEL
 DE PAPE J. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - BRUGGE
 DEPOORTER V. - HOEVENEN
 DEPREZ M. - PARIS
 DEROO J. - DESTELBERGEN
 DESABLENS J. Premier maître-chef (e.r.) - BRUXELLES
 DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD
 DESMET R. Eerste meesterchef (b.d.) - ANTWERPEN
 DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
 DE VALKENEER F. - WATERLOO
 DEWACHTER D. - NAMUR
 DE WACHTER M. - KAPELLEN
 DHONDT A. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 DHONT G. - LIMELETTE
 D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 DOLLENDORF P. - BUTGENBACH
 DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
 DUMONT R. - GENT
 D'URSEL A. Comte - MOULBAIX
 DURY A. - BRUSSEL
 ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee (R) - HULDENBERG
 ESCH P. - BRUXELLES
 EUROMIL - N.V. - WAASMUNSTER
 FAICT M. - BRUGGE
 FALASCA A. - CHIEVRES
 FILIAERT A. - GENT
 FRANCKX F. - ST. KRUIS
 GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) - BRUXELLES
 GERARD L. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
 GERMEAU T. - SINT-NIKLAAS
 GHEYSSENS G. - DILBEEK
 GODDAERT M. - EKEREN
 GOEGBEUBER R. - OOSTENDE
 GOIDTS M. - RANST
 GOMAND J.M. - CORTIL-NOIRMONT
 GOUSSAERT F. Fregatkapitein - ST.-STEVENS-WOLUWE
 HACHA Ch. - HERENT
 HANTON J.M. Quartier-maître-chef - OOSTENDE
 HAUSMAN D. Capitaine de frégate (R) - OUDENAKEN
 HAVEN VAN BRUSSEL - BRUSSEL
 HEINEN J.P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (R) - BRUXELLES
 HELLEBAUT P. - AALST
 HELLEMANS M. Divisieadmiraal SBH - ANTWERPEN
 HENDERIKS R. Kwartiermeesterchef (b.d.) - BREDENE
 HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
 HERBOTS P. - HASSELT
 HERMIS SODALES - OOSTENDE
 HERNOU R. - BRUGGE
 HERTELEER W. Vice-admiraal - OOSTENDE
 HESPEL A. - BRUXELLES
 HESSENS F. - ANTWERPEN
 HEUSDENS R. - STOU MONT
 HOEBEKE E. - ONZE-LIEVE-VROUW-WAVER
 HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - OOSTENDE
 HOUZEAU DE LEHAI CL. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - BINCHE
 HUBERT F. - FRANIERE
 HUGET P. Korvetkapitein (R) - ITTERBEEK
 HYDEX - N.V. - RUISBROEK
 IMMOVA - BORGERHOUT
 JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL
 JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM
 JACQUES A. Capitaine de frégate R.Hr. - SAINT-LAMBERT
 JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM
 KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN

LACROIX R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (R) - BRAINE-CHATEAU
 LAMBRECHT Ph. Capitaine de corvette (R) - TENNEVILLE
 LAMBRECHTS L. - STABROEK
 LATINIS P. - WEZEMBEEK OPPEM
 LAUWERS R. - ANTWERPEN
 LEBON J. - COUVIN
 LEDOUX D. - PROFONDEVILLE
 LEFEVRE-SEYNAEVE C. Weduwe Kapitein-ter-zee. - OOSTENDE
 LEJUSTE R. - RENAIX
 LEKEUX R. - BRUXELLES
 LENOIR F. Capitaine de frégate R.Hr. - LA HULPE
 LEULIER-DUBOIS J. Capitaine de frégate R.Hr. - KAIN
 LEVEAU P. Capitaine de frégate R.Hr. - LINKEBEEK
 LIENART J.-CL. Capitaine de vaisseau (e.r.) - OOSTENDE
 LIPPEVELD L. - ANTWERPEN
 LURQUIN L. - Divisieadmiraal (b.d.) - BRUSSEL
 LUYTEN-COLLIN J.L. - ANTWERPEN
 M.S.O. - VZW - OOSTENDE
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST
 MAES F. - BRASSCHAAT
 MARINE CLUB - OOSTENDE
 MARINEVERBROEDERING O- & W-VL - OOSTENDE
 MARSIA L. Capitaine de frégate - VIRGINAL-SAMME
 MASQUELIN J.-J. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 MASURE D. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE
 MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein - ANTWERPEN
 MEULEMANS J. - GEEL
 MICHEL G. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
 MICHIELSENS M. Eerste meester-chef - ST. ANDRIES
 MOENS Y. Vaandrig-ter-zee (R) - HOVE
 MONIQUET "THE NELSON SWEEPER" G. - TIENEN
 MOULART Ph. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 MULTI N.V. - KRUIBEKE
 NACHTERGAELE G. - ANTWERPEN
 NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN ZEEMACHT
 KEMPEN - GEEL
 NAVDETANT - ANTWERPEN
 NYSSSEN L. - VERVIERS
 OFFERMANS - Eerste meesterchef (b.d.) - ST.-KRUIS
 PAULUS G. - BRUXELLES
 PEETERS A. - ST. NIKLAAS
 PELS A. Kapitein ter lange omvaart - ANTWERPEN
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT (BORNEM)
 PHILIPPUS P. - ST. KWINTENS-LENNIK
 PHILIPS F. - DILBEEK
 PIERARD R. - JAMBES
 PIRONGS P. - TONGEREN
 POELMAN P. Fregatkapitein (R) - DRONGEN
 POULLET E. Vice-admiraal (b.d.) - ST. KRUIS
 PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (e.r.) - HALTINNE
 RASQUIN R. - BRUXELLES
 RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 RAVET L. - BRUXELLES
 REYNIERS O. Eerste meesterchef (b.d.) - ST. NIKLAAS
 ROSIERS J. Amiral de flottille - BRAINE L'ALLEUD
 ROYAL SYNDICAT D'INITIATIVE ET DE TOURISME
 MALMEDY
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
 SAINT-REMY J.C. Opperbeester - BREDENE
 SAUSSEZ G. - REBECQ
 SAUVAGE E. - BERCEM
 SAUWEN J. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 SEBRECHTS M. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (e.r.) - BREDENE
 SEGAERT D. - KNOKE-HEIST
 SEVERIN R. - BRUXELLES

SIBRET M. - ST. HUBERT
 SIEGERS A. - TURNHOUT
 SMET R. Erecommandant Directeur - KAPELLEN
 SOETENS Y. Capitaine de corvette - OOSTENDE
 STEELANDT R. - BRUGGE
 STEVENS-DEWILDE J. - KOKSIJDE
 STIENNON D. Maître - HEIST-AAN-ZEE
 SUYS S. Luitenant-ter-zee - ASSEBROEK
 TAS J. - WAASMUNSTER
 TAUBER G. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (e.r.) - Tervuren
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE
 THOELEN G. - KOERSEL
 THYS R. - EDEGEM
 TOREMANS G. - KESSEL-LO
 TRUSSART B. - BRUXELLES
 VAISIERE M. - MONTIGNIES S/S
 VALCKE A950 CBK - ZEEBRUGGE
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe. Erefregatkapitein - DEURNE
 VAN BELLE D. Ereluitenant-ter-zee - BRUSSEL
 VAN BELLE L. - GENTBRUGGE
 VAN BELLINGEN R. - COURCELLES
 VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE
 VAN BOGAERT H. Geneesheer Majoor - BREDENE
 VAN BUSSEL M. - Fregatkapitein - GENT
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de corvette (R) - COURT ST. ETIENNE
 VAN DE GINSTE J. - ASSEBROEK
 VANDENBERGHE F. - MUIZEN
 VANDENBERGHE J. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BRUGGE
 VAN DEN BRANDE G. Luitenant-ter-zee (R) - LIER
 VAN DEN BULCK P. Fregatkapitein (R) - ANTWERPEN
 VANDENDAEL M. Capitaine de frégate (R)
 WOLUWE SAINT LAMBERT
 † VAN DEN ENDE M. Eerste meester-chef - MERKSEM
 VAN DER BEKEN - BOUSSU
 VANDERBEKEN Ch. - ITERBEEK
 VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN
 VANDEVANDEL D. - LILLOIS-WITTER
 VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - TRAIMONT
 VANDOMMELE H. Kwartiermeester (b.d.) - IZEGEM
 VAN ESSCHE R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. - LONGUEVILLE
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - ANTWERPEN
 VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau (R) - OOSTKAMP
 VAN NECK D. - AALST
 VERHEYDEN - BRUXELLES
 VERHULST L. - ANTWERPEN
 VERHULST M. Amiral de division - OTTIGNIES
 VERSTRAETE L. - ST. PIETERS WOLUWE
 VITTONI V. - EUGIES
 VOGELS A. Eerste meesterchef (b.d.) - GENT
 VOITH - S.A. - BRUXELLES
 VOSS M. - WELKENRAEDT
 VRIENDENKRING GEPENSIONEERDEN ZEEMACHT - OOSTENDE
 VRIENDEN VISSERIJMUSEUM - OOSTDUINKERKE
 WARNAUTS P. Capitaine de vaisseau - BRUGGE
 WINDMEULEN A. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
 YACHT CLUB DE LA HAUTE SAMBRE - LANDELIES
 ZEILCENTRUM MARINE - OOSTENDE
 ZOETE M. - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 27 november 2001

Clôturé à la date du 27 novembre 2001

VANDEN BROELE

uw partner in grafische communicatie

Vanden Broele staat voor efficiënte 'grafische communicatie' op 3 media⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾, vanaf concept, ontwerp, productie tot en met verzending.

(1) **kwaliteits-drukwerk :**

brochures, tijdschriften, jaarverslagen, catalogi, folders, posters, etc. zowel in offset als digitaal gedrukt

(2) **cd-roms/dvd's :**

database cd-roms, web cd-roms en multimedia cd-roms

(3) **internet/websites :**

creatie van geavanceerde grafische websites met o.a. achterliggende databases en e-service toepassingen (zie www.vandenbroele.be)

Meer info?

Reageer via onze website, www.vandenbroele.be of contacteer ons via deze antwoordstrook

Organisatie _____
Naam _____
Voornaam _____
Adres _____
Telefoon _____
Fax _____
E-mail _____
Taal ☐ N ☐ F ☐ E ☐ D

VANDEN BROELE
GRAFISCHE GROEP